Валентин Аккуратов

ЛЕД И ПЕПЕЛ

«Современник»

SHOUT
SHARE
IT

Annotation

Имя Валентина Ивановича Аккуратова — заслуженного штурмана СССР, главного штурмана Полярной авиации — хорошо известно в нашей стране. Он автор научных и художественно-документальных книг об Арктике: «История ложных меридианов», «Покоренная Арктика», «Право на риск». Интерес читателей к его книгам не случаен — автор был одним из тех, кто обживал первые арктические станции, совершал перелеты к Северному полюсу, открывал «полюс недоступности» — самый удаленный от суши район Северного Ледовитого океана. В своих воспоминаниях В. И. Аккуратов рассказывает о последнем предвоенном рекорде наших полярных асов — открытии «полюса недоступности» экипажем СССР — Н-169 под командованием И. И. Черевичного, о первом коммерческом полете экипажа через Арктику в США, об участии в боевых операциях летчиков Полярной авиации в годы Великой Отечественной войны.

- Валентин Аккуратов
  -
  - Штурм «полюса недоступности»
  - Война встречает в океане
  - Чрезвычайный рейс
  - На войне, как на войне

Валентин Аккуратов
ЛЕД И ПЕПЕЛ

«Имя Валентина Ивановича Аккуратова — заслуженного штурмана СССР, главного штурмана Полярной авиации — хорошо известно в нашей стране. Он автор научных и художественно–документальных книг об Арктике: «История ложных меридианов», «Покоренная Арктика», «Право на риск». Интерес читателей к его книгам не случаен — автор был одним из тех, кто обживал первые арктические станции, совершал перелеты к Северному полюсу, открывал «полюс недоступности» — самый удаленный от суши район Северного Ледовитого океана. В своих воспоминаниях В. И. Аккуратов рассказывает о последнем предвоенном рекорде наших полярных асов — открытии «полюса недоступности» экипажем СССР — Н-169 под командованием И. И. Черевичного, о первом коммерческом полете экипажа через Арктику в США, об участии в боевых операциях летчиков Полярной авиации в годы Великой Отечественной войны».

Штурм «полюса недоступности»

Памяти Ивана Ивановича Черевичного,
друга и командира, посвящается.

В истории исследования Арктики, полной трагических поражений и радостных побед, штурм «полюса недоступности» советскими полярными летчиками и учеными был победой, и победой впечатляющей. Причины ее — вовсе не в благосклонности вдруг подобревшей Арктики, радушно раскрывшей ворота к своим последним тайнам, а в тщательной, многолетней подготовке участников этой уникальной экспедиции.

Экспедиция 1941 года была, пожалуй, самой сложной из всех авиационных экспедиций довоенных лет. «Полюс недоступности» оставался последним «белым пятном» в Арктике, куда, после того как были открыты Северный и Южный географические полюсы, человечество устремило свои дерзкие взоры.

До 1941 года, примерно в полутора тысячах километров к северо–северо–востоку от острова Врангеля находилась огромная, никогда не виданная человеком территория — «белое пятно» площадью около трех миллионов квадратных километров, — больше чем Англия, Франция, Испания и Италия, вместе взятые. Эта область, наиболее удаленная от суши и труднодоступная,

расположенная почти в центре Арктики, была известна науке под названием «полюс недоступности». Название это ей дал канадский полярный исследователь Вильялмур Стефансон.

Самые мощные в то время ледоколы не могли пробиться сквозь тяжелые льды, а большое удаление от береговых и островных баз, полное незнание данных о геофизически явлениях в этом районе делали его недоступной крепостью не только для классического полярного транспорта — собачьих упряжек, но и для самолетов и дирижаблей, способных произвести посадку на дрейфующие льды.

Однако эти трудности не останавливали исследователей. В 1926 году выдающийся норвежский исследователь, покоритель Южного полюса, Руаль Амундсен, совершая перелет на дирижабле «Норвегия» со Шпицбергена через Северный полюс на Аляску, пролетал над восточной границей этого «белого пятна». Но Арктика ревниво оберегала свою последнюю тайну: туман и низкая сплошная облачность не позволили вести наблюдения.

Этот замечательный перелет, организованный под флагами трех стран — Норвегии, Америки и Италии, претендовавших в те годы на первенство в исследовании высоких широт, — только случайно не закончился катастрофой. С большим трудом экспедиция добралась до Аляски. Штормовой встречный ветер, обледенение — самый страшный бич для дирижабля — и невероятные сложности навигации забрали все силы экипажа. «Полюс недоступности» оставался недоступным.

Вот что писал о своем перелете Амундсен: «До полюса и от него — до 86° северной широты вдоль меридиана мыса Барроу — мы не видели ни одного годного для спуска места в течение всего нашего долгого пути! Ни одного!» И далее: «Несмотря на блестящий полет Ричарда Бэрда с летчиком Флойдом Беннетом (имеется в виду американская арктическая экспедиция 1926 года. — В. А.), наш совет таков: не летайте в глубь этих ледяных полей, пока аэропланы не станут настолько совершенными, что можно будет не бояться вынужденного спуска!»

А через год американский полярный исследователь Губерт Уплкинс (чей прах, по его завещанию, был развеян с атомной подводной лодки на Северном полюсе в 1966 году), энергичный и смелый навигатор, вместе со своим другом летчиком Беном Эйельсоном попытались совершить прыжок с мыса Барроу на «полюс недоступности», чтоб поднять там звездный флаг Америки.

Обладая достаточно большим опытом в полярных исследованиях и навигации, Уилкинс решил прорваться к «белому пятну» со стороны Аляски, обследовать район высоких

широт, расположенный между линиями дрейфа нансеновского «Фрама» и полета дирижабля «Норвегия», и, если позволит обстановка, совершить посадку на дрейфующие льды в этом районе для измерения глубины океана.

За много недель до их вылета американская и европейская печать под сенсационными заголовками начала сообщать читателям о сложностях подготовки к штурму «полюса недоступности». Но от всей этой шумихи больше несло рекламой, восхваляющей непревзойденность снаряжения, одежды, продуктов питания, совершенство самолета. «Звездно–полосатый флаг будет реять над «полюсом недоступности», «Только американцы и американская техника покорят «полюс недоступности»!» — безапелляционно кричали жирные заголовки американских газет.

В конце марта 1927 года с заснеженной галечной косы мыса Барроу на одномоторном самолете с лыжными шасси Уилкинс и Эйельсон стартовали к «полюсу недоступности». «Прыжок в неведомое начался!» — сообщали радио и печать всего мира. А в то самое время, когда возбужденные читатели жадно впивались глазами в газетные полосы, на узкой замерзшей полынье, окруженной со всех сторон грядами высоченных торосов океанского дрейфующего льда, самолет Уилкинса беспомощно «сидел» с остановившимся мотором. Пролетев пять часов курсом норд, из–за сильного встречного ветра и неуверенной работы мотора Уилкинс и Эйельсон вынуждены были, подобрав подходящую ровную льдину, произвести посадку в точке 77° северной широты и 175° западной долготы, не долетев до «полюса недоступности» около 770 километров. Но они достигли подступов к «белому пятну», точнее, его южной границы. Никто до них не проникал так далеко в этом секторе. На высоком торосе взвился американский флаг. Быстро измерили эхолотом глубину океана. Она оказалась баснословной — 5440 метров! (Советской экспедиции «Север-4» в 1949 году удалось измерить глубину океана в «точке Уилкинса»; она оказалась 2048 метров. Самая большая глубина Северного Ледовитого океана в «точке Уилкинса» была «закрыта» советскими исследователями.)

Но мешкать нельзя, застынет мотор, потом его не запустишь, а до берега более тысячи километров. Проверив работу двигателя после устранения дефекта, исследователи решили взлетать. Полный газ, но, увы, самолет ни с места: лыжи крепко примерзли к насту льдины. Такого с ними на материке еще не случалось. Не выключая мотора, оставив его на малых оборотах, они выскочили из машины, подкопали лыжи и опять попытались взлететь. Надрывный рев мотора — машина ни с места. Тогда Уилкинс за

хвост начинает раскачивать самолет, а Эйельсон дает полный газ — машина трогается. Уилкинс на ходу взбирается в кабину, самолет, подскакивая на снежных наддувах, бежит вдоль поля, набирая скорость, и у самой границы торосов тяжело отрывается от льдины. Курс на юг! На материк! Сложен был обратный путь. Внизу торосистый лед с разводьями дымящейся воды. А где–то далеко на юге маленькая точка — мыс Барроу, единственный населенный пункт на всем северном побережье Аляски. Надо выйти на эту точку. Малейшее отклонение грозит катастрофой. Мотор начинает опять сдавать, а внизу ни одной годной для посадки льдины. Идет пятый час полета. Сильный встречный ветер нещадно треплет самолет, снижая его скорость, и вдруг резкий хлопок в моторе, и винт безнадежно замирает.

Самолет касается льда неровного, единственного среди гряд торосов, поля. Грохот, треск сломавшегося шасси, отрывается крыло. Уилкинс и Эйельсон остаются живыми. Обломки самолета, дикие нагромождения вздыбленного льда, а кругом сотни километров белого безмолвия. Но мужество не оставляет этих людей. Из частей самолета они строят нарты, грузят продукты, спальные мешки, остатки горючего и продолжают путь к земле. Ценой невероятных усилий они продвигаются по зыбким льдам. Чем ближе земля, тем тяжелее путь, тем больше разводий. Через две недели пути Уилкинс и Эйельсон выходят на землю у мыса Барроу.

После смелых, но неудачных попыток опытных и признанных миром исследователей долго никто не осмеливается проникнуть в эту таинственную и недосягаемую область нашей планеты.

Каких только легенд не ходило о «полюсе недоступности»! Одни утверждали, что там, за хаосом льдов, находится огромная суша, так называемая Земля Гарриса. Другие говорили, что там нет и признаков земной тверди, что этот район является не только «полюсом недоступности», но и «полюсом безжизненности», где царят холод и льды, и все живое, попавшее туда, неминуемо должно погибнуть. Третьи уверяли, что за ледяными барьерами существует настоящая земля обетованная с богатой флорой и фауной, с мягким климатом, населенная народом, некогда покинувшим северо–восточную оконечность Азии — племенем онкилонов.

Особенно настойчиво выдвигал свою гипотезу о существовании большой земли (1300000 квадратных километров) в полярном бассейне американский ученый Роберт Гаррис. Центр этой земли, по его расчетам, основанные на теории так называемых котидальных линий равных высот приливов и отливов океанских вод, понижающих при встрече в открытом

океане с сушей высоту приливных волн, должен был находиться где–то около 83° северной широты и 150° западной долготы.

Жажда исследований и открытий коснулась и нас — советских полярных летчиков. К тому времени мы накопили уже большой опыт полетов в сложных условиях Центрального арктического бассейна, достаточно изучив коварные свойства дрейфующих льдов, условия возможной автономной жизни и деятельности человека в царстве белого безмолвия. К тому же богатая история русских географических открытий в Арктике, с которой мы все были хорошо знакомы, и тесные контакты с крупнейшими советскими учеными — академиком Владимиром Афанасьевичем Обручевым, профессорами Владимиром Юльевичем Визе, Николаем Николаевичем Зубовым — привели нас к однозначному решению: на «полюсе недоступности» должен быть поднят флаг нашей Родины.

И наш экипаж летающей лодки СССР-Н-275, во главе с командиром Иваном Ивановичем Черевичным, начал глубокую и тщательную подготовку к штурму «полюса недоступности». Личные тренировки, слетанность и сработанность экипажа, его психологическая совместимость, подбор снаряжения, оборудования, карт, средств транспорта, питания, обмундирования, научной аппаратуры, разработка методов самолетовождения, способов определения и выбора пригодных льдин для посадок самолета — все это стало нашей первостепенной заботой. Успешность экспедиции и ее безопасность во многом зависели от навигаторского искусства, и мне, как ее штурману, предстояло серьезное испытание.

Для нас было совершенно ясно: только опыт и отличное техническое снаряжение можно противопоставить суровым законам Арктики. Много было противников нашей экспедиции, которые, указывая на неудачи западных исследователей, считали штурм «полюса недоступности» технически необоснованным, обреченным на гибель, называя это даже преступной авантюрой,

которая приведет лишь к подрыву престижа Советского государства.

Для тренировок мы использовали свои многочасовые беспосадочные полеты в дальней ледовой разведке. В летнюю навигацию 1939 года мы с Иваном Ивановичем Черевичным получили задание от морского командования Главсевморпути выяснить запасы океанского льда к северу от острова Врангеля. Эти льды препятствовали нормальному плаванию морских караванов. Маршрут нашей летающей лодки мы построили таким образом, чтобы как можно ближе подойти к южной границе «полюса недоступности». Маршрут не противоречил заданию, и тем не менее это было отклонение от инструкции, которой не предусматривалось изучение основного ледяного массива.

Льды Арктики — это главный враг Северного морского пути. Чтобы победить врага, надо знать его силы, его резервы, значит, рассуждали мы, необходимо увидеть его глубокие тылы.

Тщательно изучив синоптическую обстановку, взяв на борт ученого — специалиста по гидрологии океана Василия Стратониковича Назарова, заранее ознакомленного с целью полета, которую он горячо поддержал, мы стартовали.

Полет продолжался двадцать два часа. Мы проникли далеко в глубь «белого пятна». Краснозвездные крылья гидросамолета несли нас над неведомыми доселе человеку просторами океана. Под нами простирались бесконечные льды и льды! От напряжения до боли резало глаза. Блеск девственно белых снегов проникал через светофильтры лобовых стекол кабины самолета и темные очки. Покрасневшими, воспаленными глазами мы неотрывно следили за складками и рельефом льда, и только редкие разводья открытой воды давали секундный отдых для глаз. Земли не было, но мы видели тот самый грозный массив льда, откуда шли на юг его полчища, сковывающие трассу морских караванов. Белый океан безмолвия… Высокие сглаженные ледяные холмы скорее напоминали степные просторы, и только тонкие штрихи разводий подтверждали, что это — океан. Когда в баках горючего осталось ровно столько, чтобы хватило на обратный путь, далеко на горизонте мы заметили одинокое кучевое облако; в полярных водах такие облака предвестники земли. Трудно описать наше состояние! С каким напряжением мы всматривались вдаль, где у самого горизонта, на голубой эмали неба, вырисовывались контуры, так напоминающие силуэт далекого острова. А наше воображение дополняло то, чего, возможно, и не было в действительности. Но под нами на тысячи километров был океан — суровый, жестокий и неумолимый, который караулил каждую нашу ошибку, и,

подчиняясь внутренней дисциплине, рожденной опытом работы в Арктике, мы повернули назад, на юг, дав себе слово вернуться сюда более подготовленными. С какой болью я рассчитывал обратный курс на базу. То же чувство было и в глазах моих товарищей. Но, увы, человеческие эмоции в Арктике, если потерять над ними контроль, весьма опасны.

— Земля Гарриса? Ты веришь в ее существование? — спросил я Черевичного.

— А почему нет? Ведь профессор Визе предсказал же, что к северу от острова Уединения должен существовать еще один остров. Моряки вскоре его открыли и назвали островом Визе!

— Но Визе опирался на отклонения во время дрейфа судна Брусилова «Святая Анна»! Гаррис же основывается только на теории котидальных линий равных высот приливов и отливов. А это менее надежно, — не согласился я.

— А штурман Российского флота Александр Шиллинг разве не предсказал существование архипелага Земли Франца — Иосифа!

— Но, Иван, сколько раз мы гонялись с тобой за подобной облачностью! Сколько раз я зарисовывал и фотографировал такие неуловимые острова, таявшие, как дым, при приближении! И в итоге нам приходилось выполнять более печальную миссию — «закрывать» острова и земли, десятки лет значившиеся на морских картах, как реально существующие.

— То мифы мореплавателей. Наша задача — проверить эти мифы. У нас — не то, что у них, другие возможное! и! У нас техника, крылья!

— Значит, terra incognita?

— А хоть и неизвестная земля! Мне бы этого хотелось. Черт, как обидно поворачивать от самых ворот! — ворчал Черевичный. — Поймет ли и простит ли нам наше потомство, что в наш век радио и электроники, когда человечество задумывается уже о проникновении в космос, на нашем шарике существуют «белые пятна», где никогда еще не ступала нога такого высокоорганизованного существа, как homo sapiens.

— Может, и не поймет, но завидовать будет! Это точно! Тогда уже все пооткрывают. А вот привет наших чиновников от авиации… — вмешался в разговор бортрадист Саша Макаров, протягивая только что принятую радиограмму.

— «Немедленно возвращайтесь базу. Кто разрешил маршрут «белому пятну». Стоимость горючего будет удержана экипажа», — присвистнув, закончил читать Черевичный.

— Как говорят, наука требует жертв!

— Ищет жертв, — поправил меня Иван.

— А вот и другие приветы, — улыбнулся Саша.

— Прочтем после посадки, — отмахнулся Черевичный, плотнее усаживаясь в кресле самолета.

— Ну, нет! Слушайте, славяне: «Борт самолета СССР-Н-275» Восхищен, завидую, мысленно вами Визе». Вторая, внимание! — ликовал Саша. — «Географический институт Академии наук СССР поздравляет блестящей разведкой «белого пятна». Ученый совет». И вот еще: «Для начала блестяще. Наблюдайте, записывайте детально, все чрезвычайно важно будущей работы. Профессор Зубов».

— Где мы сейчас, штурман? — прервал наше ликование Черевичный.

— Широта семьдесят девять градусов пятнадцать минут, долгота сто семьдесят восемь градусов западная. При нашей путевой скорости через девять часов достигнем земли.

И вот неустанно, уже тринадцать часов, молотят стальные винты то голубой, пронизанный солнцем воздух, то плотную вату промозглого тумана, а внизу скованный льдом океан. Впереди земля, сейчас далекая, но оттого еще более родная и близкая. Как–то она нас встретит, нарушителей инструкций.

Еще две навигации наш экипаж выполнял ледовые разведки, неутомимо бороздил просторы океана, все ближе и ближе подбираясь к «белому пятну». Неистовые бураны, туман, обледенение самолета в фронтальных зонах гренландских циклонов… В тяжелых, напряженных полетах вырабатывалось и зрело летное мастерство экипажа, мы становились настоящими полярными исследователями. Какие бы задания мы ни выполняли: вели ли караваны морских судов Северным морским путем или спасали зверобоев, унесенных на льдине, пробивались во мраке полярной ночи на далекие, затерянные в океане острова, чтобы оказать помощь зимовщикам, или ходили в дальние ледовые разведки, — на все мы смотрели как на подготовку к штурму «полюса недоступности». И чем сложнее было задание, тем более четко мы его выполняли. И тем ближе были мы к началу нашего штурма.

Удачно закончив навигацию 1940 года, сложную по ледовой обстановке (приходилось четыре месяца почти ежедневно летать по двенадцать — шестнадцать часов, обеспечивая морские караваны ледовыми картами), глубокой осенью мы вернулись в Москву. Усталые, но окрыленные проделанной работой, мы собрались в кабинете начальника Главсевморпути Ивана Дмитриевича Папанина. Огромная, отделанная красным деревом комната с высокими лепными карнизами… Здесь некогда властвовал Савва Морозов: направлял во все концы света

дешевый ситец, так полюбившийся своей яркой пестротой в Азии. Теперь на подставках и в нишах — модели ледоколов и кораблей. Во всю стену — карта Арктики. За столом, по площади равным современной кухне, на котором громоздились разных форм и цветов телефоны, колоритная, брызжущая здоровьем и энергией фигура Ивана Дмитриевича. Весь антураж кабинета, форма Главсевморпути, две Золотые Звезды и десятки орденов его хозяина нагоняли трепетный страх на посетителей. Но это только на тех, кто совсем не знал Ивана Дмитриевича, и в первые минуты знакомства. А потом широкая добродушная улыбка и располагающие, полные открытого лукавства глаза как–то сразу успокаивали, устанавливали дружеский контакт с собеседником. И тот уже влюблено смотрел на Папанина.

— А, здорово, ребята! Вот молодцы, что не забываете старика! — колобком выкатился из–за стола Папанин, пожал нам руки, усадил в прохладные кожаные кресла и, скользнув хитрым взглядом по нашим лицам, добавил: — Ну, пираты студеного моря, хорошо поработали! Моряки довольны. Спасибо вам! А теперь выкладывайте, что задумали? По глазам вижу, неспроста собрались всем экипажем!

— Иван Дмитриевич, — твердо сказал Черевичный. — Сколько же можно терпеть это безобразие — «белое пятно» на карте Арктики?

— А, опять за свое! Мало вам «фитилей» давал?! Исследователи!.. А караваны по Арктике кто будет проводить? Я, что ли, из этого своего красного ящика по телефонным проводам?! Да случись что с вами — я век себе не прощу.

Мы молча слушали бурную тираду, заранее зная, что гнев этот недолог. Так и случилось: побегав около стола, Иван Дмитриевич сел и, глубоко вздохнув, промолвил:

— Вот что, ребятки, не в обиду вам всем сказано. Знаю, знаю, что «белое пятно» — позор для всей нашей цивилизации! Но где я возьму вам самолет, гарантирующий не только полет на «полюс недоступности», но и ваше возвращение?

— Есть такой самолет, Иван Дмитриевич, — ответил Черевичный, — это туполевский АНТ-6. Мы его на практике проверяли: допускает полетный вес с перегрузкой в две тонны, что полностью обеспечит полет необходимым горючим.

— Это какой же такой самолет, Иван Иванович?

— Да СССР-Н-169, тот самый, на котором в тысяча девятьсот тридцать седьмом году вам, Иван Дмитриевич, на Северный полюс Мазурук с нашим Валентином привезли бочонок старого коньяка.

— Бочонок? Пустую бочку! — с обидой фыркнул Папанин. —

Там всего и оставалось пятнадцать литров! Остальное выдули отцы–командиры в ожидании погоды! А хорош был коньячок, но, увы, почти весь пришлось перегнать на спирт, для бальзамирования океанских каракатиц. А ты говоришь — бочку! Ну, хватит о бочках! Поговорим о деле. Так что ты предлагаешь, Иван Иванович?

— Так вот, Иван Дмитриевич, — продолжал Черевичный, — необходимый запас горючего, научные приборы и оборудование, месячный комплект питания и лагерное снаряжение для автономной жизни на дрейфующем льду плюс тренированный экипаж — все это гарантирует успешное выполнение экспедиции.

— Не торопись! Одиночный самолет идет черт знает куда! Американцы на этом обжигались! А у вас все это так просто! На полюс–то мы ходили на четырех самолетах. Это была надежная подстраховка. Вот ты, Валентин, помнишь, как было сложно! На своей шкуре испытал!

— Но тогда, Иван Дмитриевич, — сказал я, — мы мало что знали о высоких широтах. Шли вслепую. Теперь у нас опыт. Не мне вам говорить об этом: «гостеприимство» Ледовитого океана вам известно более чем кому–либо. А цель нашего полета не только в том, чтобы достигнуть «полюса недоступности», хотя об этом мечтают многие полярные исследователи, но главным образом опробовать новый метод исследования недоступных районов высоких широт, как мы его зовем, метод «летающей лаборатории».

— Постой, постой, — озабоченно переспросил Папанин. — Как это делали мы?

— Да! На самолете, хорошо оборудованном научными приборами, мы сможем сесть в нескольких районах на дрейфующие льды и выполнить в короткое время весь комплекс необходимых исследовательских работ.

— Значит, закончив работу в одной точке, не ждать, когда дрейф переместит вас в другую, а перелетать на новую и так далее? — задумчиво проговорил Папанин.

— Да, Иван Дмитриевич! И мы к этому готовы. Ждем вашей поддержки, и чтобы на этот раз — без вычета за горючее, — подкупающе добродушно улыбнулся Черевичный.

— Ну, браток, а ты злопамятен! Ведь вы сутками не садились на землю, как вас еще остановишь?! А я куда как отходчив, хотя помню стих из вашей бортовой стенгазеты «Запорожцы в Арктике»:

Не летайте далеко,

Не летайте близко,
Не летайте высоко,
Не летайте низко!

Это же по моему адресу! Помню, а вот не сержусь. Так–то. Задумали вы здорово! Нужное и большое дело. Готовьтесь, без шума, тихо, но серьезно. Через месяц явитесь со всеми расчетами, а там обсудим. Будет польза для кораблей — поддержу. И чтобы никакого запаха авантюры! Поняли?!

— Все ясно, — дружно ответили мы, сбитые с толку неожиданно быстрым согласием.

— А ты, пират, — толкнул меня Папанин в грудь. — Не зря Красную Звезду получил за высадку нашей экспедиции на Северный полюс, смотри, разберись в своих меридианах!

— Пойдем, как по нити Ариадны, — ответил я. — Карту составил новую, с охватом всего района «полюса недоступности».

— За солнышко, за солнышко держись! Оно не подведет, а всякая там радионавигация — одна путаница! Помнишь, как она в тридцать шестом году Михаила Водопьянова подвела? Еле жив остался! А ведь какой орел!

— Разрешите доложить о расчетах будущего полета? — спросил я.

— Потом. Через месяц ученых мужей соберу, рассмотрим все, от примусной иголки до моторов самолета. Нет, через два месяца. А сейчас отдыхать. Всему экипажу готовы путевки в Сухуми. Счастливо, браточки! Погрейте свои косточки.

Из кабинета Папанина мы выскочили, окрыленные и вместе с тем несколько озадаченные. В течение двух лет на нашу идею штурма «полюса недоступности» руководство Главсевморпути смотрело отрицательно. И вдруг отношение круто изменилось.

Попрощавшись с экипажем, мы молча шли с Иваном Ивановичем по набережной вдоль Кремлевской стены, стараясь разобраться в причинах столь неожиданной нашей победы.

— Знаешь, Иван, даже не верится, что, наконец, все решилось… — говорил я, следя за полетом чайки.

— Это оттуда поддержали, — и Иван Иванович уверенно махнул рукой на Кремлевскую стену, — там знают, что важно для престижа страны.

— Но мы же не писали туда!

— А твои выступления по радио, статьи в печати об освоении наследства наших прадедов. Там не читают, по–твоему? Да там все знают!

Черевичный не ведал сомнений и этим особенно подкупал меня.

— Откровенно говоря, Иван, полет меня не тревожит. За эти годы продуманный и пересмотренный с учетом всех поправок, которые нашей теории преподносила ее величество Арктика, этот полет, весь до мельчайшего штриха, — в моей голове. Но вот что меня беспокоит, — решил поделиться я сомнениями. — Мы с тобой летчики, и, кажется, не плохие. Но этого мало. Вот мы, допустим, высадились на «полюсе недоступности». Веками самые сильные страны стремились прорваться в этот загадочный район. Сели благополучно. Осмотрелись, составили ледовую карту, выяснили методику самолетовождения и посадок на дрейфующие льды, измерили глубину океана, и все! Но этого же мало! С таким трудом добраться туда и вернуться, узнав так мало!

— Что же ты еще хочешь? По–твоему, этого мало?! Да мы же узнаем, есть ли там неизвестные земли! Можно ли вообще летать в этот район? Какие там льды? Какое магнитное склонение? Наконец, выяснить условия жизни и деятельности человека в тех экстремальных условиях! И этого, по–твоему, мало?

Иван, как всегда, возбуждаясь, стал даже заикаться, Он остановился и недоуменно уставился на меня.

— И все же мало. Мы не будем знать главное — куда движутся льды? Что там, в темной бездне океана? Есть ли жизнь, какие температуры, соленость воды, грунт дна океана и еще многое, так важное для науки! Вот летал Уплкинс к семьдесят седьмому градусу, а что он узнал? Измерил только глубину океана, и все! И какой дорогой ценой!

— Да, но ведь и Роберт Пири, посвятив Северному полюсу двадцать три года жизни, когда достиг цели, даже этого не сделал!

— Иван, мы живем в другую эпоху, — возражал я, — в другой стране. Народные средства должны расходоваться разумно, с максимальной пользой.

— Ты предлагаешь взять группу ученых? Так я тебя понял? Думаешь, те сведения о «белом пятне», какие получим мы, не оправдают затраченных на экспедицию средств, а следовательно, идея «летающей лаборатории» будет погублена?

— Ты сам все отлично понимаешь.

— А перегрузка самолета? Ты десятки раз пересчитывал. Чтобы достичь «полюса недоступности» и обеспечить работу на льду, необходимо взять сверх допустимого полетного веса, утвержденного главным конструктором, две тысячи кэгэ! Две тысячи! Иначе мы не вернемся обратно!

— Возьмем троих ученых и все необходимое для их жизни на

дрейфующем льду. Это еще пятьсот килограммов. Ты вытянешь, Иван! Вспомни, как ты уходил с Новосибирских островов, когда у тебя рассыпался правый! мотор. Ты снял его и взлетел на одном оставшемся, Ты ошеломил тогда всех конструкторов. А ведь та машина тоже была туполевской, Р-6, а?

— Помню, помню, врезали мне тогда здорово! А ведь другого выхода не было! Не зимовать же в ожидании прихода ледокола с новым мотором!

Взгляд Ивана вспыхнул озорным огоньком. Он тихо продолжил:

— Ну, хорошо, в бухте Роджерса великолепное ледяное поле. Взлетим! А как перевалить через горный хребет острова Врангеля? С таким взлетным весом моторы не вытянут.

— А зачем идти через горы! Пойдем вдоль берега, через мыс Литке, а дальше океан! Никаких препятствий!

— Но это удлинит маршрут!

— Всего на пятнадцать минут?

Иван откусил кончик мундштука «беломора» и далеко сплюнул за парапет набережной; чайка, за которой я наблюдал, ловко схватила его, но тут же бросила и с пронзительным криком нырнула в пролет моста.

— Но эти пятнадцать минут как раз могут оказаться теми самыми необходимыми, чтобы вернуться на землю, а? Опасный ты человек, но логика твоя убийственна, хотя ты и не все учитываешь. Я бы, например, будучи на твоем месте, никогда не полетел бы с пилотом, допускающим такую перегрузку! — засмеялся Иван Иванович.

— С другим пилотом, да! Но я же иду с тобой!

— Ну и хитер ты, звездочет! Ладно, считай дело решенным, но пересчитай все еще раз. Может быть, что–то можно будет выбросить из снаряжения?

— Наконец я слышу речь не мальчика, но мужа…

— Ладно, ладно! Пушкина знаешь! Но ты знаешь, что и Марине Мнишек далеко до коварства Арктики! Учти, мы идем на одиночном самолете, никакой подстраховки. Тут не должно быть никакого промаха, ни малейшей ошибки, никакого послабления!

— Экипаж готов. Все проанализировано и подтверждено опытом. Осталось только доказать это высокой комиссии. Престижа Родины не уроним!

— Все так. А теперь за дело, штурман. Прежде всего предлагаю отдыхать не в Сухуми, а здесь, под Москвой, в нашем доме отдыха «Братцево». Это нам даст связь с необходимыми организациями — раз, договоримся с учеными — два, подготовим план экспедиции — три.

— С «Братцевом» согласен. Но пока необходимы в Москве ты, бортинженер Чечин и я, штурман. Второго пилота Каминского и двух бортмехаников Дурманенко и Шекурова отпустим на юг. Пусть погреются, им здорово достанется с самолетом при переоборудовании.

Вечером электричка мчала меня в Кратово, где жили мать и отец, которых я не видел с весны. В вагоне было пусто. Дачный сезон прошел, в окна косыми струями хлестал дождь, а на душе было спокойно и солнечно, и только мысли о предстоящей встрече с родными как–то остро заставляли вздрагивать сердце. Мать… сколько переживаний и боли принес я ей своей страстью к путешествиям. Еще парнишкой чуть не погиб, пересекая Каспийское море; газеты сообщили тогда о гибели рязанских комсомольцев, и мама прочитала это сообщение. Но я чудом остался жить. В 1928 году потерялся в песках Азии… В 1937 году несколько месяцев экспедиции на Северном полюсе. В 1940-м — после авиационной катастрофы вернулся домой на костылях. Полеты, особые задания, дальние стратегические, как потом их стали называть, разведки надо льдами Арктики. Улетал на месяц–два, возвращался через год… Каким же мужественным сердцем надо было обладать моей матери, чтобы выдерживать эти испытания! Долгие бессонные ночи, страх перед шелестом свежих газет, разворачиваемых по утрам отцом, бесконечное ожидание коротких радиограмм с сухим, лаконичным текстом:

«Все порядке целую». Как же эгоистичны мы, дети! В своих больших заботах мы забываем о близких. А для матерей мы всю жизнь дороги, как и в детстве. Где только берут они силы, чтобы любовь к детям не перешла в ненависть за ту неуемную боль, которую мы приносим нашим матерям…

Вот и сейчас, после полугодовой отлучки, несколько дней дома, и вновь надолго — в неизвестное. И опять матери — мучительная тоска ожидания.

Не чувствуя ног, прыгая через несколько ступенек лестницы, ведущей к дому, я наконец влетаю в ярко освещенную комнату.

— Мама!!! Отец!!!

— Сын, сыночек! Вот радость! Наконец–то… Я обнимаю мать и чувствую ее тепло, и весь наполняюсь каким–то виноватым счастьем. В ее больших утомленных серых глазах вся моя жизнь. Она с гордостью смотрит на отца, а тот растерянно мнет газету, лежащую перед ним, и с ласковым укором говорит:

— Ну, наконец–то, непоседа! Залетел в родное гнездо. Я трусь щекой о его седой колючий подбородок и крепко прижимаю к себе.

— Не упрекай, отец! Ты сам говорил: «Гнездо — для птенцов

желторотых».

— Мать, смотри, — довольно смеется отец, — каким соколом стал, в гнезде тесно!

— А ты все–таки залетай в гнездо, сокол мой ясный, — улыбаясь сквозь слезы, говорит мама. — Небось весь до костей промерз в своей Арктике!

Всю ночь до рассвета провели в разговорах. Незаметно текло время, измеряемое только сменой шумливых самоваров. И чай из колодезной воды, и картошка, золотистая, рассыпчатая («Четыре мешка собрали с собственного огородика», — сказала мать), и квашеная капуста с яблоками — вся эта незамысловатая еда казалась мне удивительно вкусной, особенно после консервов — нашего постоянного меню в Арктике.

С беседы о жизни, воспоминаний, отец осторожно, как–то незаметно перевел разговор к моей работе.

— Послушай, объясни мне, что вы ищете в этом мертвом царстве льда? Кому нужна и зачем эта ледяная пустыня, где даже картошка не растет!

— Прежде всего, кратчайший путь между западом и востоком страны. А он пролегает вдоль берегов Евразии по морям Арктики, постоянно забитым льдами. Эти льды подчиняются определенным законам дрейфа. Изучив эти законы, используя ледоколы и авиацию, можно будет преодолевать льды морскими судами. Ледяная пустыня — это естественная кладовая настоящих природных сокровищ… Северный морской путь оживляет этот мертвый, как говоришь ты, край. Возникают города, поселки, морские порты, аэропорты, появляются постоянные жители. Преобразованный край встанет на службу людям! Это страна будущего! Загорятся огни электростанций, вырастут заводы–гиганты! Ведь страна эта открыта нашими пращурами, и она должна служить их потомкам, стране социализма!

— Красиво говоришь, сынок! — недоверчиво покачал головой отец.

— Большое значение освоению богатств Арктики предавал Ленин В тысяча девятьсот двадцатом году он издал указ об использовании ее ресурсов. Пойми, — пытался я убедить отца — Еще в прошлом веке ученый и адмирал Степан Осипович Макаров говорил: «Фасад нашего здания (то есть страны) выходит на север!» Так откроем и покажем миру фасад нашего дома!

Я видел, что мои слова захватили отца, но в его глазах еще тлели искры сомнения.

— Хорошо, если я еще не убедил тебя, давай вспомним тысяча девятьсот пятый год. Ты не забыл цусимского позора? Помнишь разгром русской эскадры, когда боевые корабли

русского флота почти полностью были уничтожены японцами. Кто повинен в этом? Моряки? Их боевые командиры, забывшие традиции не знавших поражений на море русских флотоводцев? Конечно нет! Преступная недальновидность и тупость русского самодержавия — вот причина гибели флота в Цусимском проливе!

— Так при чем же тут Арктика? — спросил отец.

— Менделеев после поражения русского флота писал:

«Если бы одна десятая стоимости цусимской эскадры в свое время была использована на освоение Северного морского пути, то не было бы этого позора!» А все потому, что путь из Петрограда на Дальний Восток через южные моря в пять раз длиннее, нежели вдоль побережья Евразии. Наш флот подошел к Цусимскому проливу с выработанными ресурсами, требующий технического ремонта; эскадра шла весь долгий путь южными морями под непрерывным контролем японской агентуры. Личный состав морально и физически устал, и в итоге — гибельный финал.

— Так, так, сынок, вроде стало яснее. А с кем же вы воевать собрались? — насторожился отец.

— Мы не хотим воевать. Социализму чужда агрессия, как она чужда и нашему народу. Но мы должны быть всегда готовы дать отпор любителям до чужих земель. Северный морской путь — наша национальная магистраль, и она должна служить нашей стране, а потому мы и должны ее изучать!

— Вот теперь согласен! Но зачем же лезть к дьяволу на рога' В твои высокие широты? Северный морской путь, как он показан на картах, проходит вблизи берегов, а вам все полюсы подавай! За тысячи километров от матушки–земли уходите!

— Ну, чего ты привязался! Человек с дороги, устал! А может быть, у него тайна служебная! — вмешалась мать.

— Нет, мама, нам нечего скрывать. Из нашей работы мы делаем тайны. Тайны скрывает Арктика, а мы открываем их. Так вот, отец, резервы врага всегда находятся в глубоком тылу. А льды — это враги. Их пополнение идет за счет резервов. Чтобы освоить трассу Великого Северного морского пути, заставить ее нам служить, необходимо изучить резервы, запасы льда, которые, опускаясь на юг, блокируют морские пути.

Я долго и горячо рассказывал отцу о необходимости освоения для человека Арктики. Уютно и доверительно шумел постоянно подогреваемый сосновыми шишками старый тульский самовар, любовно надраенный и оберегаемый матерью, — семейная реликвия, перешедшая от прабабушки. Изрядно помятый, пылающий золотом и жаром, он гордо главенствовал за столом,

источая аромат крепкого чая и запах хвои. Слушая нас, мать украдкой, пытливо всматривалась в меня, словно хотела что–то узнать. Поймав ее взгляд, я спросил:

— Ты что, мама?

— Опять собираешься надолго… в свои края? В глазах безропотная печаль, затаенная надежда, гордость. Все одновременно. Так могут смотреть только матери…

— Нет, мама. Всю зиму буду в Москве, так, отдельные вылеты на острова.

— На острова? Уж очень далеко твои острова. Опять в океан.

— Но там же люди! Раз в два года приходит ледокол. Наш прилет приносит им столько радости!

— Да нет! Не против я твоих полетов. Неси им добро в их трудной жизни. Радость–то дороже золота, когда она от души. Но и себя–то побереги. Высоко–то не летай, пониже, земля–то — она роднее.

Мама, мама, как мне хотелось тогда сказать тебе, что земля–то и есть одна из причин авиационных катастроф. Но мог ли я отнять у самого дорогого существа последнюю надежду, лишить ее веры в святую силу земли?!

Земля! Земля мифического Антея, земля сказочного Микулы Селяниновича! Да, она была им матерью, как является матерью всего человечества, всего началом — от малого до великого! Но нам, летчикам, она — злая мачеха! Парадоксально, невероятно! Увы, именно так. Сколько погибло самых лучших, самых опытных летчиков при встрече с землей! Погиб знаменитый Вилли Пост — гордость американской авиации. Погиб Валерий Чкалов — великий летчик нашего времени. А сколько других?! И все при встрече с землей. Нет, не будет она нам никогда пухом! Ласково и по–матерински любовно выпестывает она нас в своем лоне и, словно мстя за приобретенные крылья, сурово принимает нас обратно.

Помню, когда я кончил летную школу, наш инструктор, ас первой мировой войны, летчик Панкратов сказал мне при прощании: «Пусть земля тебе будет пухом!» Я воспринял эти слова как злую шутку. Заметя мое смущение, он сказал: «Все мы, рано или поздно, допускаем ошибку. Бойся неожиданной встречи с землей. Она не прощает ошибок. Ну, а если все же с ней встретишься, пусть она тебе будет пухом!»

Сбылось ли то пожелание? Очевидно, да! Дважды земля наваливалась на меня всей своей астрономической тяжестью, расплющивая ажурные конструкции из самой крепкой стали, превращая творение человеческих рук в дикое месиво металлолома, масла, крови и обрывков кожаного

обмундирования. Дважды вышагивал я из этих переделок на костылях, гремя гипсовыми латами; выживал, ибо человеческая конструкция значительно крепче, нежели любая марочная сталь. А земля, считая себя обманутой, с ласковостью злой мачехи терпеливо ждала следующей ошибки, ибо не может простить людям приобретенные ими крылья, на которых они взлетают к солнцу. И, тем не менее — все полеты начинаются и заканчиваются на ней.

Осень 1940 года. Наша комната в доме отдыха «Братцево» превращена в штаб подготовки экспедиции. Столы завалены картами, расчетами, астрономическими ежегодниками, навигационными приборами, образцами летного арктического снаряжения, обмундирования и всевозможными банками пищевых концентратов.

Полногрудая, черноокая хозяйка дома отдыха, устав от вежливых, с улыбкой, предупреждений, что выпишет нас, если не будем соблюдать правила распорядка — вовремя питаться и спать в отведенные для этого часы, теперь нас вроде бы и не замечала, холодно отвечала на поклоны. Иван Иванович Черевичный — кавалер, танцор и неотразимый донжуан всего арктического побережья со всеми его островами, прилагал все возможные усилия, чтобы смягчить гнев хозяйки, но, увы, тщетно. И мы ежедневно ожидали, что нас возьмут и выселят…

Но мы все–таки дожили положенный срок в бывшем дворце княгини Щербатовой, утопавшем в вековых деревьях парка.

А дни бежали неудержимо, зачастую опережая наши планы. Все расчеты по экспедиции уже были готовы, неоднократно перепроверены, но на высокую комиссию нас почему–то не вызывали. Неопределенность угнетала. Тем не менее, намеченный нами для полета самолет СССР-Н-169 был уже отправлен на ремонт и переоборудование. Подготовке самолета мы придавали большое значение, поэтому основное свое время проводили на стапелях завода, отлично сработавшись с рабочими, инженерами и конструкторами.

Опыт полета к полюсу и дальние перелеты в последующие годы многому нас научили и позволили проверить методику самолетовождения, пилотирования и посадок на дрейфующие льды, выбранные с воздуха, абсолютно неподготовленные к посадкам тяжелых самолетов.

Поскольку полеты предстояло совершать в арктическом районе, куда не ступала нога человека, мы не знали ни магнитной характеристики этого района, ни состояния льдов. Да и вообще никому не было известно, что мы там встретим. Карты Восточного сектора Арктики обрывались широтой 75°.

Необходимую полетную карту от острова Врангеля и дальше на север мы рассчитали и составили сами.

Основным методом ориентировки мы избрали астрономический, так как во время своих полетов убедились, что магнитные компасы — главные приборы для определения курса — в зоне, близкой к южным границам «полюса недоступносги», полностью отказывают из–за малой горизонтальной составляющей земного магнетизма. Чтобы уменьшить влияние самолетного железа на магнитные компасы, штурманская рубка была переделана — все части металлических конструкций, влияющих на магнитные картушки компасов, были заменены диамагнитными сплавами.

В те времена мы еще не имели гироиндукционных, гироскопических и солнечных компасов — все это сложные приборы, обеспечивающие точное и безопасное самолетовождение, полеты без которых в настоящее время не мыслятся и категорически запрещены всеми инструкциями и наставлениями. И тем не менее на штурм неведомого мы шли не безоружными. По понятиям того времени, мы оборудовали наш самолет самой совершенной аппаратурой, которую тогда могли сконструировать наши ученые и произвести наша промышленность. Чувствую, что современный опытный полярный навигатор, читая эти строки, улыбнется, отметив в наших полетах сплошное нарушение ныне утвержденных инструкций по обеспечению безопасности полетов и, вероятно, невольно вспомнит слова Максима Горького: «Безумству храбрых поем мы славу!» Но я должен его разочаровать. В наших полетах не было ничего безумного. Все ныне существующие самые совершенные навигационные приборы не что иное, как «внуки» тех самых приборов, с которыми мы завоевывали безвестные пространства Арктики. Значит, мы стояли на принципиально верных позициях, и методы самолетовождения, применяемые нами тогда, в усовершенствованном виде главенствуют и по сей день.

Правда, наши приборы были капризными, требовали ангельского терпения в обращении с ними, не имели автоматики и счетно–решающих устройств, но зато не позволяли нам «зарастать жирком» даже в солнечную, беспечную погоду.

Радионавигация — основной метод самолетовождения настоящего времени — тогда только зарождалась. Но и ее мы использовали при подходах к нашим базам, правда с расстояний, не превышающих ста километров, да и то в тех случаях, когда между самолетом и приводной радиостанцией не было гор, как, например, на острове Врангеля, который мы могли запеленговать не далее чем за сорок — пятьдесят километров, фактически

тогда, когда при ясной погоде этот остров уже был виден. Но на такую погоду в Арктике рассчитывать нельзя, а потому и радионавигации в нашей подготовке было уделено должное внимание.

Для определения и выдерживания истинных курсов мы установили на верхней части кабины штурмана солнечный пеленгатор, экран которого с отражением солнца был виден и пилотам, что позволяло им точно выдерживать расчетный курс. По принципу работы наш солнечный пеленгатор приближался к солнечному компасу, с той только разницей, что не обладал автоматикой и все необходимые поправки вносились вручную. Эту «не пыльную» работу выполнял штурман через каждые восемь минут. Открыв люк, я высовывался наружу и голыми руками священнодействовал над обжигающими холодом металлическими кремальерками, устанавливая при помощи их новые путевые данные. После минутного пребывания в леденящих потоках воздуха штурманская рубка казалась почти по–тропически теплой, хотя температура в ней была равна наружной, то есть тридцать — сорок градусов мороза. Уже десятилетия спустя, когда я летал на современных турбовинтовых лайнерах, где за меня всю работу выполняло счетно–решающее устройство, а я сидел в теплой уютной кабине, при воспоминании о тех «воздушных процедурах» пальцы рук холодели, а по спине пробегал озноб.

Магнитные компасы, чтобы заставить их работать в слабых полях земного магнетизма, мы также переделали.

То, что самолет при дальних перелетах должен быть автономным, независимым в своих маневрах от земли, это мы хорошо уяснили в ледовой разведке. И теперь мы ясно представляли, что нам нужно для того, чтобы экспедиция закончилась успешно: иметь максимальный запас горючего, не зависеть от погоды базы вылета, свои координаты определять на борту без помощи земли.

На борту самолета была установлена для надежной связи с землей всеволновая радиостанция. Радиостанция могла работать и после высадки на лед от добавочного генератора, приводимого в действие переносным бензиновым движком. И этот же бензиновый движок одновременно служил для запуска моторов самолета. Кроме того, мы имели аварийную рацию с мачтовой и змейковой антеннами, если с самолетом что–нибудь случится при посадке или он будет уничтожен неожиданно подвижкой дрейфующего льда, как это было с кораблем «Челюскин».

В докладе на имя высокой комиссии мы писали: «Все снаряжение и оборудование экспедиции на «полюс

недоступности» подобрано так, что даже в случае потери самолета во льдах «белого пятна», экипаж, обеспеченный всем необходимым, сможет без помощи с земли нормально жить и выполнять научно–исследовательские работы в течение трех месяцев». Однако, рассчитывая на худшее, мы были все–таки уверены, что штурм «полюса недоступности» завершится победой, и этому был порукой наш летный опыт в Арктике.

Но вызова «в верха» все не было, и Черевичный решил ознакомить с нашим планом экспедиции начальника управления Полярной авиации Героя Советского Союза Илью Павловича Мазурука, смелого летчика и талантливого, волевого организатора, к тому же депутата Верховного Совета СССР, глубоко разбирающегося как в политике, так и в человеческих характерах. Мне не раз приходилось выполнять вместе с Ильёй Павловичем Мазуруком сложные задания, спать на льду в палатке и, что называется, пуд соли вместе съесть, не раз переживали мы и радость побед и горечь поражений, но друзьями так и не стали. Была ли тому причина в схожести характеров, а может быть, черная полярная, пятимесячная ночь, проведенная нами на острове Рудольфа во время поисков Сигизмунда Леваневского, обнаружила в нас какие–то скрытые черты антагонизма. Трудно сказать.

— Иван, ты иди докладывай Мазуруку, а я не пойду. Напорчу я все! Сцепимся по методике самолетовождения и наверняка тогда потеряем в его лице поддержку? — стал я отнекиваться от этого разговора.

— А кто ему разъяснит все тонкости навигации! И вообще как это понять? Хватит курить, пошли! Он же твой друг! Столько пролетать вместе…

— Он мой начальник.

— Вот интеллигент! Этак ты завтра и от моей дружбы откажешься!

Схватив меня за руку, Черевичный силой втащил в кабинет начальника Полярной авиации. Заметив наши разгоряченные лица, Илья Павлович вышел из–за стола и, пожав нам руки, спросил:

— Вы что за возню затеяли, казаки? Чай, не через Карские ворота караван тащите, а в кабинет своего начальства зашли!

— Да вот, Илья Павлович, твой дружок стеснялся к тебе зайти, ну я его и толканул несколько, чтобы предстал перед твоими ясными очами!

Приветливо улыбаясь, Мазурук усадил нас и, закурив, сказал:

— Чую, неспроста зашли. Выкладывайте, «колумбы росские», что там затеяли?

— «Колумбы росские, презрев угрюмый рок, Меж льдами новый путь отворят на восток, И наша досягнет в Америку держава…» — продекламировал Черевичный. — Ломоносов, Илья Павлович, написал это двести лет назад, и два века потребовалось, чтобы соотечественники поняли его гениальные мысли. Путь–то на восток открыт нашими людьми. Плывут теперь наши корабли–кораблики, ломая льды…

— Зело витиевато ты начал, сыне, — перебил его Мазурук. — Знаю, что скажешь дальше: «…Успех плавания Северным морским путем зависит от знания законов дрейфа льдов. Эти льды надо изучать не у берега, а в высоких широтах…»

— Точно! А вот и проект нашей экспедиции. Посмотри и дай свое мнение. Кстати, Папанин в курсе и относится положительно!

— Бронируете поддержку авторитетов? Дипломатами стали. Но Иван Дмитриевич не летчик. А я несу ответственность за летную подготовку!

— Вот поэтому мы и пришли к тебе, как на суд божий, — вздохнул Черевичный.

Илья Павлович внимательно прочитал наш план и после долгой паузы тихо проговорил:

— Расписано здорово. Дело большое. Сам бы взялся за него, да руки связаны! Но в вашем проекте есть слабое место, казаки. Если мне не изменяет память, предельно допустимый полетный вес вашего самолета, согласно заводской инструкции, двадцать четыре тысячи килограммов, а ваши расчеты опираются на полетный вес в двадцать семь. Перегрузка–то равна трем тысячам килограммов. Нарушение? Безусловно. И с чреватыми последствиями! А кто понесет за это ответственность?

— Я, как командир самолета, в первую очередь, а перед высоким начальством — ты, Илья Павлович, как начальник Полярной авиации.

— Значит, мы оба преступники?

— Если держаться за инструкции, да, вы оба преступники, и ты, и Черевичный, — отозвался я. — Но, Илья Павлович, вспомни наш полет при высадке папанинской четверки на полюсе. Вспомни, какую перегрузку мы допустили, чтобы перевезти все огромное хозяйство Ивана Дмитриевича!

— Отлично помню, Валентин, на две тысячи килограммов больше. Но мы взлетали под двухсотметровый обрыв! Вам же придется взлетать со льда морской лагуны.

— Илья Павлович, лагуна имеет в длину около шести километров, лед ровный. Взлет будет строго против ветра. Полетный же вес в двадцать четыре тысячи килограммов рассчитан с поправкой на боковой ветер. Взлет с такой полосы с

полетным весом в двадцать семь тысяч килограммов не только возможен, но и вполне безопасен! — поддержал меня Черевичный.

— Да разве я не знаю, что туполевская машина выдержит и большие перегрузки, а ты, Иван, взлетишь даже на утюге. А инспекция? Ее не объедешь и на кривом коне. Поэтому я предлагаю вам переговорить с главным конструктором, заручиться его одобрением. Он–то знает свое детище! В остальном я согласен и, где нужно, поддержу!

Долго, до глубокой ночи продолжался наш разговор. Мазурука интересовало все: продукты питания, одежда, палатки, радиоаппаратура, навигационные и пилотажные приборы и, конечно же, методика самолетовождения, выбор пригодной льдины для посадки. Скрупулезно, со знанием дела, он задавал вопрос за вопросом. Полярной авиации здорово повезло, что в нее пришел человек, в совершенстве владевший летным мастерством, с большими организаторскими способностями и тонко разбиравшийся в психологии человеческих отношений, главное же, на себе испытавший все коварства Арктики.

В те времена часто по каким–то непонятным причинам на командные должности выдвигались хорошие организаторы, но не специалисты в этой области, так что руководить Полярной авиацией запросто могли поставить и кавалериста, отличного рубаку–парня. Разговаривать летчикам с таким руководителем по вопросам полетов или материальной части самолетов было трудновато. Часто эти «рубаки», нарубив с размаха, быстро исчезали с занимаемой должности, оставляя после себя хаос, неразбериху, подорванный финансовый план. Поэтому, когда начальником Полярной авиации стал Илья Павлович Мазурук — настоящий летчик, кость от кости нашей, мы встретили этот день как праздник.

До Мазурука командование Полярной авиации считало, что в Арктике можно летать летом только на гидросамолетах, а зимой только на лыжах. Эта странная установка Ильёй Павловичем была отвергнута. Он поддержал инициативу летного состава. Да, в Арктике могут летать не только гидросамолеты, и уже летом 1939 года экипаж пилота Леонарда Густавовича Крузе на самолете с колесным шасси вылетел из Москвы до бухты Тикси, совершая посадку через каждые четыреста — пятьсот километров на естественные аэродромы. Это были морские галечные косы, тундровые плато или речные наносные образования. Посадки были совершены в Хабарове, Норильске, Амдерме, Усть — Каре, Каменном, Косистом и бухте Тикси. Этот полет не только разрешил давний спор — летать или не летать на сухопутных

самолетах вдоль побережья Арктики, но и многие экономические проблемы. Населенные пункты, выбранные Крузе для посадки, и в настоящее время — главные посадочные точки воздушной трансарктической магистрали Москва — Анадырь, по которой ежедневно сквозь мрак полярной ночи, в пургу и циклоны, тысячи пассажиров летят на первоклассных турбовинтовых лайнерах.

Многие из этих мест, громко называемых населенными пунктами, в тридцатые годы представляли собой кучку вросших в землю хибар, заселенных зверопромышленниками, или одинокие домики метеорологических станций, появившихся здесь с начала плавания кораблей Северным морским путем. Жили и трудились в этих точках, годами оторванные от большой земли, люди простые и мужественные, настоящие первооткрыватели–землепроходцы. Им и в голову не приходило, что их жизнь в этой глуши — героизм.

Сколько лишений и невзгод выпало на долю этих истинных героев. Но ни грозные силы арктической природы, ни цинга, ни даже тоска по далекой Большой земле — ничто не могло сломить их мужества. Раз в год, в лучшем случае — два, когда повезет — и три раза, приходил ледокол с самым дорогим сокровищем — письмами от близких. Письма были желаннее восхода солнца после долгой полярной ночи. Письма были в сто крат дороже пучка пунцовой редиски с букетом изумрудной ботвы, даже если у тебя уже опухли колени, а десны уже кровоточат.

Вросшие в мерзлую землю хибарки — где они теперь? Высокие, светлые, с широкими окнами многоэтажные дома, асфальт, яркий электрический свет. Алые розы и тюльпаны, пирамиды зеленых огурцов в витринах магазинов и зеленые огоньки такси…

В бессилии отступает полярная ночь дальше на север — затеняя сполохи северного сияния, светятся огни чудо–города Норильска. По тундре стремительно бегут электропоезда, обгоняя их, на бетон аэропорта садятся воздушные лайнеры…

Гроздья сирени, горячая вода в квартирах, плавательные бассейны, электричка, теплицы, молочные стада, театр и даже — настоящая служба ГАИ!

«Фантазия мечтателя!» — так сказали бы сорок пять лет назад даже самые яростные энтузиасты развития Арктики. Но действительность оказалась куда ярче любой фантазии. Никель, олово и многие другие редкие металлы, найденные советскими геологами в мертвой тундре у реки Норильки, — дали жизнь городу Норильску. Богатства Арктики включились в единый план развития нашего социалистического хозяйства.

На всю жизнь запомнилась нам с Черевичным встреча с

главным конструктором нашего самолета Андреем Николаевичем Туполевым. Мы знали, что Андрей Николаевич — человек прямой, не щадивший в разговоре ни себя, ни собеседника, и потому побаивались разговора с ним — как–то он отнесется к нашей затее. Внимательно выслушав рассказ о характере предстоящей экспедиции, он неожиданно схватил нас за лацканы форменок, притянул к себе, и, хитро улыбаясь, вполголоса сказал:

— Шпарьте, ребята! Г-2 черта выдержит. А инспекции не попадайтесь!

Добродушно оттолкнув нас, он лихо прошелся по именам всех святых так, что даже мы, знавшие всех боцманов ледокольного флота, от удивления раскрыли рты. Не дав нам прийти в себя, сразу как–то преобразившись, Андрей Николаевич продолжал разговор уже совсем другим тоном.

— Вот ты, Иван Иванович, — обласкивая взглядом, обратился он к Черевичному, — всему миру доказал, что на моем Р-6 можно взлететь и на одном моторе. Запомни, Р-6 меньше, но крепче Г-2. Так вот, зарубите себе, молодые люди: самолет, на котором вы собираетесь открывать неведомые земли, боится одного — боковых перегрузок на шасси. Не взлетайте при сильном боковом ветре! А остальное — ерунда! Ну, удачи вам! — похлопал он нас по плечу, заканчивая разговор. — Действуйте по–умному! Привет белым медведям!

Мы молча шагали к себе тихими переулками, ошеломленные встречей, смелостью и человеческой простотой замечательного конструктора.

— Удивительный человек! Я ждал формул, расчетов, кривых парабол, характеристик взлетного режима! А он:

«Шпарьте, ребята! Г-2 черта выдержит…»

— Он отлично знает возможности своего детища. А его полетный вес, возможно, сделан из расчета на среднего летчика…

— Не будем анализировать, — буркнул Черевичный и постарался перевести разговор на другое. — Главное, добро дано. Мазурук будет доволен.

— И спокоен. Значит, теперь, Иван, можно подумать и о науке!

— Да… Подумать надо, — протянул он. — Ведь ребята эти должны быть не только специалистами, учеными, но и хорошими товарищами. Вон ведь на какое дело идем…

— Давай встретимся с профессором Зубовым. Николай Николаевич наш наставник по науке. Посоветуемся.

— Хорошо. Я созвонюсь. Знаешь, — глаза Ивана озорно сверкнули, — мы, наверное, с тобой большие грешники!

— Ну, к лику святых ни тебя, ни меня, конечно, не

причислишь, но не думаю, что больше других, а?

— Да везет–то нам как! Бабка моя с Украины, верующая была и всегда говорила: «Везет как грешнику!»

— Не дошло.

— Да как же — три барьера уже одолели! Папанин за нас — раз! Мазурук поддержал — два! Туполев согласен — три!

Иван открыто и радостно засмеялся и от избытка счастья с размаху хлопнул меня по кожанке. Гулкий шлепок покатился в ночи. Дежурный милиционер у подъезда посольского особняка с недоумением повернулся в нашу сторону. Мимо него, четко печатая шаг, шли два морских летчика. «Из гостей или от девушек…» — видимо, с чувством зависти подумал он, провожая взглядом наши фигуры, затянутые в регланы.

Утром мы доложили Мазуруку о нашем разговоре с Туполевым.

— М-да… Орлы! А бумага? — со скрытым недоверием проговорил он, внимательно разглядывая нас.

— Ты что, Илья Павлович, — заикаясь от волнения, заговорил Иван. — Да как же от Туполева бумагу требовать?!

— Поймите же и меня! Инспекция есть инспекция' Им бумага нужна! Поговорку знаете: «Без бумажки ты букашка, а с бумажкой человек!»

— Бумага… А другую поговорку помнишь? Про чиновников она! — не удержался, вспылил я. — Но ты–то сам летчик!

— Ну, ну, говори, Валентин, свою поговорку! Ты всегда пикировал на меня — ив воздухе, и на земле, а теперь давай в кабинете.

— Гладко писано в бумаге, да забыли про овраги! А по ним ходить!

— Ну, удружил! Это я-то сглаживаю бумаги и забываю про овраги? Ну спасибо, дорогой мой штурман! Мало, видно, мы съели с тобой соли! И какой горькой! — Он тяжело опустился в кресло и нервно закурил.

— Не о тебе речь! А поговорка к делу пришлась, — еще не остыв, ответил я.

— Ну ладно, понял! Пословица хоть и злая, но меткая. Больно бьет. Попробую переговорить с инспекцией. Там тоже — летчики. Поймут — помогут. Не поймут — пусть краснеют.

Распрощались. Остались одни. Иван Иванович молча, с укором посмотрел на меня.

— Не быть тебе дипломатом! Черт тебя дернул за язык!

— Знаю! Не рожден! Не хотел говорить, да это к нему и не относится, вырвалось само.

— Тебя всегда не вовремя взрывает, — усмехнулся

Черевичный. — Шмидту сказал: «Старой калужской дорогой плаваете, за берега держитесь!» А Водопьянову бухнул:

«Примитивно летаешь, за землю вцепился!» А потом, как байроновский Чайльд Гарольд, с обидой на весь мир ходишь, наградами–де обошли…

— О «старой калужской дороге» я говорил на конференции, и ты был согласен со мной. Северный морской путь не одноколейная дорога. Дорог в океане много. Их искать надо! Плавание под берегами — это тактика древних поморских кочей. Теперь самолеты есть. Сколько раз мы наблюдали: Карское море сплошь забито льдами, а севернее чистая вода, от мыса Желания до Диксона хоть на парусах иди. Разве не так? Или другое — что ты делаешь, когда в полете попадаешь в плохую погоду? За землю держишься? Нет. Ты не самоубийца! Ты за облака уходишь, подальше от матушки–земли. Теперь и Водопьянов так делает. Врезался в берег на Байкале — научился. В нашем первом высокоширотном перелете на Землю Франца — Иосифа в тридцать шестом году, я был штурманом звена у Водопьянова, и он уже не жался к земле. Над облаками шли. Легко, свободно. Вот только штурману доставалось… — говорил я запальчиво, будто оправдывался, а в душе оставался неприятный осадок.

И зачем я сказал эту пословицу Мазуруку? Уж он–то никогда не был чиновником, и мне об этом известно больше, чем кому–либо другому. Только вспомнить, чего стоила нам зимовка на острове Рудольфа во время дрейфа папанинцев. А его взлет на гидросамолете с земли! Он уже был тогда начальником Полярной авиации. Этот взлет поразил всех. Такого еще не бывало.

В двухстах пятидесяти километрах к востоку от Тикси на летающей лодке «дорнье» полярного летчика Михаила Каминского начался пожар. Гибель угрожала всему экипажу. Каминский успел посадить гидросамолет в тундре, пожар удалось ликвидировать. Самолет был брошен, поскольку взлетать мог только с воды. Мазурук прилетел на легком колесном самолете, осмотрел место происшествия и, выяснив состояние гидросамолета, заявил:

— Буду взлетать. Чтобы легче было — один. Следите за мной и сопровождайте до Тикси!

Экипаж принял его слова за шутку. Каково же было всеобщее изумление, когда Мазурук запустил моторы гидросамолега и… взлетел! Через полтора часа он благополучно сел в тиксинской бухте.

И еще вспомнилось… Разговор один. В сороковом году я вернулся в Москву после вынужденной посадки на костылях. При встрече Илья Павлович спросил, кивнув на костыли:

— Как же ты так? Говорят, тебя из груды металла слесари выпиливали?

— Не помню. Был без сознания. Следователь Захаров при аварийной комиссии Архангельского порта, когда вел следствие, тоже все удивлялся, что я жив. Вместе анализировали причины. За месяц бесед подружились. Настоящий парень и в нашем деле разбирается.

— Так почему же скапотировали? Кляпчин не справился?

— Кляпчин сделал все, что мог. Снежный покров на полосе вместо двадцати сантиметров оказался восемьдесят. А этого нам на борт не передали. Сели нормально, но когда при пробеге стала падать скорость, колеса провалились, и машина перевернулась. Помню, успел только крикнуть:

«Держитесь, ребята! Сейчас оверкиль будет!» А потом характерный грохот, скрежет, дым — и все! Пришел в себя в больнице. Узнал, что все живы. А машину — в металлолом. Грише досталось. Четыре часа висел вниз головой на ремнях под струёй этилированного бензина. А поднять самолет нечем. Глубокий снег не могли преодолеть подъемные краны. Подкоп под Кляпчина сделали. Вытащили без сознания. Кожа вся слезла от бензина. А бортрадиста выбросило при ударе. Отделался испугом, отошел… Самолет жаль, — грустно закончил я. — В общем–то хорошая машина для ледовой разведки.

— Ты выздоравливай скорее, — улыбнулся мне Мазурук. — А летать будет на чем. Иван Дмитриевич Папанин добился: в Полярную авиацию поступают новые самолеты, океанские летающие лодки. Чудо! Спать можно в полете. Спальные места для экипажа, опреснитель, электрокухня. А штурманский стол — футбольное поле, кресло навигатора вокруг него на рельсах ходит!

— А приборы самолетовождения? — не удержался я от любопытства.

— Автопилот, радиокомпас, гироскопы, гироиндукционные компасы, хронометры и главный штурманский прибор — якорная лебедка, — рассмеялся Илья, хлопнув меня по плечу.

Якорь… при одном этом слове у меня по спине пробегал холодок. Тот, кто летал на гидросамолетах, посочувствует мне. В авиации сухопутной самолет совершит посадку на аэродром — и все закончено. Можешь быть спокоен и мечтать о домашнем уюте. В гидроавиации, или, как мы ее в шутку называем, «в мокрой авиации», после благополучной посадки на гидроаэродром, даже оборудованный самыми совершенными средствами приема самолета, только начинается аврал. Обладая большой парусностью, не имея тормозов, махина «летающей лодки»

становится игрушкой для ветра или течения. Самолет может снести на берег, на стоящие корабли, на подводные камни. Надо уметь вовремя, при определенной скорости, выбросить вручную тяжелый якорь и остановить дрейфующий самолет в строго определенном месте. Это трудно. Но еще труднее сняться с якоря. Бьют ледяные волны, ветер заливает открытую кабину штурмана. Запущены моторы. Вручную вытаскиваешь якорь, перебирая оледенелый стометровый канат. Чуть ошибся — и гидросамолет наруливает на место залегания якоря, а тот безжалостно впивается всеми четырьмя лапами в тонкое днище машины. Поэтому не зря искусство штурмана оценивалось по тому, насколько умело он обращался с якорем Якорная лебедка — это уже техника, облегчающая труд.

Гримаса боли, исказившая, очевидно, мое лицо, вызвала сочувствие Ильи Павловича.

— Болит? Ты поосторожнее!

— Да нет! Не болит. О якоре вспомнил, — сказал я, усмехнувшись.

— К сожалению, — продолжил Илья Павлович, — лодка эта для лета. А зимой будем пока ходить на Р-5, Р-6, Г-1. Маловат радиус, но что делать?! Организуем площадки на островах.

— Жаль, что СБ не оправдал надежд. Этой машине при всех ее отличных качествах не хватает одного: нормального аэродрома с покрытием.

— Потерпи, Валентин, пару годков. Скоро и у нас будут аэродромы, без авиации Северный морской путь не работник. Сила ледокола не в его винте, а в крыльях самолета. И это твои слова. Ты говорил это капитану Бурке. Помнишь, как прилетели мы с тобой на выручку к «Русанову» в море Королевы Виктории? Затерло его в десятибалльных льдах. А мы прилетели к ним с острова Рудольфа. Тогда еще льдину, на которую мы сели у корабля, разломило и наш ПО-2 успели спасти, подняв стрелой на палубу. Ты тогда еще был комсомолец.

Мазурук подошел к окну и, словно забыв обо мне, долго смотрел на улицу.

— Ну вот, — словно очнулся он и продолжил: — Однажды капитан Бурке говорит мне: «Боюсь я твоего комсомольца. Уж больно лезет на север. Как бы не завел нас в такие льды, из которых и не выберешься!» — «А ты верь, — ответил я ему, — он дельный парень и разбирается в динамике движения льдов». Вот так–то, Валентин, и характеризовал тебя.

— Какой же из этого вывод, Илья Павлович? — спросил я. — Ведь ты неспроста воспоминаниям–то отдался.

— Авиацию надо активнее вводить на Севере. Аэродромы

строить не только на побережье, но и на островах. Ученых–гидрологов посадить на борт при ледовой разведке. Изучать и изучать льды, не оставляя без внимания ни одного квадратного километра! Арктика еще сильнее нас и не раз еще покажет нам свои зубы! И нельзя с ней фамильярно на «ты», только на «вы»!

Таким был Илья Павлович Мазурук, какой уж там чиновник!..

С Николаем Николаевичем Зубовым мы познакомились четыре года назад на острове Диксон. где был размещен штаб морских операций Западного сектора Арктики. Там же базировалась наша летающая лодка, на которой мы выполняли ледовую разведку: обеспечивали штаб всеми необходимыми данными и непосредственно помогали кораблям пробиваться через льды. В составе экипажа в то время гидрологов не было, эта обязанность лежала на штурмане самолета. Зубов часто летал с нами в ледовую разведку, опыт его оказывал нам неоценимую пользу. Профессор Зубов, доктор географических наук, тогда капитан второго ранга, был ученый с мировым именем. Его капитальные труды о морских льдах, ледовых режимах и плавании Северным морским путем заложили основы динамической океанологии. Полеты с ним были нашей академией, где познавали мы законы дрейфующих льдов, учились видеть их слабые стороны и находить наиболее проходимые трассы, а также узнавали маневренные возможности того или иного ледокола или корабля во льдах и множество других тонкостей, познаваемых интуитивно и не записанных ни в одном учебнике.

Среднего роста, корректный, вежливый как в салоне, так и на палубе, он обладал замечательным чувством юмора, был неутомим в работе как в воздухе, так и на земле. Часто Николай Николаевич любил повторять: «Льды не взять силой, но перед умом им не устоять». И действительно, никакой, даже самый современный, ледокол не пойдет через них напролом! Никакой, даже ледокол будущего! А будет использовать невидимые трещины, скрытые снежным покровом, или разводья, сплошной сетью покрывающие эти льды, разделяя видимый их монолитна отдельные поля. Эти невидимые разрушения и позволят ледоколам вести караваны десятибалльными льдами. Задача воздушной ледовой разведки — искать эти трещины, разводья или более молодые, тонкие льды, которые может ломать или раздвигать ледокол, пробивая путь для кораблей. Но для этого мало видеть льды и наносить их на карту. Надо изучать льды, знать их пути движения. А их дрейф закономерен. Значит, чтобы освоить Северный морской путь, недостаточно иметь ледоколы, надо досконально изучить все аспекты движения льдов, главные

силы которых находятся в глубине Центрального арктического бассейна!

Такова была методика профессора Зубова! Большинство ученых Арктического института во главе с профессором Владимиром Юльевичем Визе поддерживали его научные выводы.

Однако кое–кому идеи Зубова приходились не по вкусу. Куда проще было идти проторенной дорожкой, минуя риск, который сопутствует любому новому делу.

С профессором Зубовым мы встретились у него на квартире. Собственно говоря, навестили его по–соседски, поскольку жили с ним в одном доме на Суворовском бульваре. Это был недавно построенный по проекту молодого архитектора Евгения Иохилеса дом для полярников. Грандиозный, как морской лайнер, плывущий по штилевому морю, он не походил ни на один из возведенных тогда домов в Москве. Я занимал комнату на пятом этаже, Черевичный — квартиру в другом подъезде. Однако домами встречаться нам не приходилось. Экспедиции, полеты, ледовая разведка — отбирали все время. Жили мы в работе, изредка попадая домой как солдат на побывку или, как, смеясь, говорил Черевичный «Скоро в гости домой!» Такое положение не способствовало укреплению семейных уз. Постепенно нарастающее отчуждение нередко приводило к конфликтам, а иногда и к распаду семьи.

И тем не менее, находясь у последних параллелей нашей многогрешной планеты, о доме мы мечтали как о празднике, и часто представляли, как по вечерам загораются огни в окнах нашего лайнера, плывущего по Суворовскому бульвару в центре Москвы.

Николай Николаевич встретил нас с флотским радушием. В небольшом кабинете, заваленном рукописями, картами, чертежами и заставленном книжными шкафами, где тускло поблескивали золотом кожаные корешки старинных морских фолиантов, было уютно, пахло хорошим трубочным табаком. Обстановка чем–то напоминала добротную каюту корабля. Сбросив со стола рулоны карт и отодвинув пишущую машинку, хозяин поставил три рюмки и наполнил их коньяком.

— С прибытием! Рад вас видеть на твердой земле, мои дорогие друзья! — сказал он тост.

Чокнулись. Обжигая дыхание, теплая волна приятно полыхнула по телу.

— Как леталось? Много ли заработали «фитилей», страдая за науку? — весело сощурил он глаза. — Ну–ну, это шутка. Рассказывайте, как идет подготовка? Как решили вопросы навигации и посадок на дрейфующие льды?

— Подготовка идет нормально, Николай Николаевич, — ответил Черевичный. — Все поддерживают, а вот официального разрешения на экспедицию пока нет!

— Не волнуйтесь. Все нормально. Ответственные товарищи должны во всем убедиться, ведь им и отвечать. А вдруг с вами что случится? А? Ведь не к теще на блины едете, а на полюс! Да еще недоступности!

— Был у нас один такой человек — Минин, два ромба в петлицах. Так, он, Николай Николаевич, говорил: «Вам что, вас похоронят с почестями, а мне отвечать за вас!» И эти слова он произносил с такой сердечной болью, что мы даже не сердились на него.

— Переживем и «фитили» и кличку «казаки Карского моря». Это как фронт циклона. А циклоны приходят и уходят. После них всегда устанавливается ясная погода! — сказал я Черевичному.

Более часа мы говорили о прошедшей морской навигации и полетах на ледовую разведку. Наконец Николай Николаевич убрал со стола недопитую бутылку с коньяком и расстелил большую морскую карту восточной Арктики

— К сожалению, эта карта обрывается на семьдесят шестом градусе северной широты Севернее в этом секторе человек не проник Вот на обрезе листа точка посадки Губерта Уилкинса. Других карт, охватывающих более высокие широты, нет, кроме бланковых, очень мелкого масштаба.

— Николай Николаевич, — перебил я профессора, — у нас есть карта этого сектора. С захватом даже Северного полюса Правда, собственного изготовления, посмотрите.

— Как? — Зубов жадно впился взглядом в лист ватмана. — Лихо! Да вы не просто «казаки Карского моря», а атаманы всего Ледовитого океана! Вот этого не предполагал, прямо меркаторы! Постойте, постойте, что то не разберусь в меридиональной сетке. Что это за линии, какая проекция? А где же точка Северного географического полюса? Почему меридианы идут куда–то за лист карты? В бесконечность?

— Обычная карта стереографической проекции. А эти параллельные линии так называемые «условные меридианы», уходящие действительно в бесконечность

— А полюс? Так, так! Значит, выселили его с насиженного места в космос?!

— Ну да! Чтобы избежать сближения меридианов, которые на всех обычных и навигационных картах сходятся в точке полюса, — пояснил я.

— Понимаю, понимаю. Полюс — точка условная, не физическая. Придумана человеком много веков назад, когда

человечеству было не до Арктики. Так, верно?

— Конечно! И эта выдумка человека в наше время обратилась против нас, стала величайшей помехой в самолетовождении. Попробуйте взять курс от полюса на остров Врангеля, точно на юг, сто восемьдесят градусов! А в любую другую точку, допустим на Гренландию, тоже юг, сто восемьдесят градусов! В общем, куда вы ни полетите с полюса — курс всюду один' Парадоксально' А ведь навигатор должен привести самолет именно в назначенную точку. А если мы уберем точку полюса с земного шара, все встает на свое место. При полете с полюса курс рассчитывается обычно. На полюсе будут все страны света — север, юг, запад, восток. Но это еще не все. Карта условных меридианов значительно упрощает астрономические расчеты. При работе с гирокомпасом вам не надо знать вашей долготы места…

— Стоп! Подожди, Валентин, я капитан, тоже навигатор. Нужно глубоко продумать, освоиться. Принцип верен. Я что–то об этом слыхал, ведь это ты придумал, когда с Мазуруком засели на полюсе при высадке папанинцев. Вроде бы все просто, понимаешь, а вот что–то неуловимое ускользает, и все опять становится темно. Ведь это же ломает в корне все понятия о полюсе, о методах навигационных расчетов курсов. Со школьной скамьи учителя географии вам вдалбливали, что все меридианы от экватора идут к полюсам, где они соединяются в точках, образуя Северный и Южный географические полюсы. Да, тесно стало на земле! Уходят в космическое пространство полюса, а за ними пойдут и люди. Похоже, что Циолковский абсолютно прав в своей гениальной фантазии. Как я завидую вашему поколению! Вы стираете последние «белые пятна» нашей планеты и увидите, непременно увидите, как человек уйдет в космос, оторвавшись от тяготения!

Мой неловкий взгляд на часы прервал рассуждения профессора.

— Ну, на эту тему мы еще поговорим где–нибудь на Диксоне или в Тикси. А теперь о предстоящей работе. Вот план для наблюдения за льдами, за погодой и магнитным склонением. Это минимум из расчета на экипаж.

— Николай Николаевич, — остановил его Черевичный, — мы можем с собой взять группу ученых, два–три человека. Полетный вес позволяет.

— Это в корне меняет дело. Тогда план будет совсем другим. Кто же эти люди?

— Вот… пришли посоветоваться с вами. Сами знаете, в каких условиях придется работать, — развел руками Иван Иванович. — Настоящих ребят надо, на которых можно положиться, как на

самих себя.

— Первый кандидат — я! — рассмеялся Зубов. — Подходит? Возьмете? Счастлив за доверие, но, увы, не отпустят. Я бы порекомендовал вам взять магнитолога Михаила Острекина, полярник, много зимовал, чудесный товарищ. Гидрологом Черниговского, такого же склада, с большим чувством юмора. Оба ленинградцы из Арктического. А старшим группы — Якова Либина, начальника полярной станции острова Рудольфа. Валентин его знает, вместе зимовали. Умен, скромен и настойчив. Великолепно знает условия жизни в Арктике. Мастер на все руки!

Яков Либин… Заснеженный далекий остров на краю океана… Конечно, мне никогда не забыть эту ледяную глыбу, именуемую островом Рудольфа, и гостеприимного хозяина этого острова Яшу Либина, и те долгие тринадцать месяцев, проведенные в этом ледяном плену.

Земля! Да земля ли это? Океан, забитый вздыбленными льдами, а из него, раздирая хаос льдов, вылезла высоченная гора, как огромный праздничный торт на заснеженной скатерти океана. Только кое–где из–под зелено–голубых полотнищ ледников темнеют коричневые пики базальта. Внизу, у самого подножия острова — два жилых деревянных дома и несколько служебных построек. Все это — полярная станция острова Рудольфа, созданная нами как трамплин для прыжка на Северный географический полюс. Отсюда на дрейфующие льды полюса мы высадили отважную четверку папанинцев.

(Начальник дрейфующей станции «СП-1» И. Д. Папанин, гидро< лог–гидробиолог П. П. Ширшов, астроном–магнитолог Е. К Федоров, радист Э. Т. Кренкель. Экспедиция была доставлена на Северный полюс отрядом тяжелых самолетов под командованием М. В. Водопьянова Самолет СССР-Н-169 — командир И. П. Мазурук, второй пилот М. И Козлов, штурман–бортрадист В. И. Аккуратов, первый бортмеханик П. Д. Шекуров, второй бортмеханик Д. А. Тимофеев; самолет СССР-Н-170 — командир М. В. Водопьянов, второй пилот М. С. Бабушкин, штурман И. Т. Спирин, бортрадист С. И. Иванов, первьД бортмеханик Ф. И. Бассейн, второй бортмеханик П. П. Петенин, третий бортмеханик К. И. Морозов; самолет СССР-Н-171 — командир В. С Молоков, второй пилот Г. К. Орлов, штурман А. А. Ритслянд, первый бортмеханик В. Л Ивашина, второй бортмеханик С И Фрултецкий, бортрадист Н. Н Стромилов; самолет СССР-Н-172 — командир А. Д Алексеев, второй пилот Я. Д. Московский, штурман–радист Н. М. Жуков, первый бортмеханик И. Д. Шмандин, второй бортмеханик В. Г. Зинкин. Вспомогательные самолеты: СССР-Н-166 — командир П. Г.

Головин, штурман А. С. Волков, первый бортмеханик Н. Л. Кекушев, бортрадист Н. Н. Стромилов, второй бортмеханик В. Д. Терентьев; СССР-Н-128 (зимовал на острове Рудольфа) — командир Л Г. Крузе, штурман–радист Л. М. Рубинштейн, бортмеханик Ю. А. Бесфамильный.)

Весь мир был ошеломлен дерзостью советских летчиков. Алый стяг Родины затрепетал на самой верхушке планеты Земля. А когда армада тяжелых самолетов ушла для торжественной встречи в Москву, наш экипаж во главе с Мазуруком был оставлен дежурить на острове, обеспечивая безопасность дрейфа научной станции

«Северный полюс-1» и перелетов через полюс экипажей Валерия Чкалова, Михаила Громова и Сигизмунда Леваневского. (Самолет СССР-Н-209 — командир С. А. Леваневский, второй пилот Н. Г. Кастанаев, штурман В. И. Левченко, первый бортмеханик Г. Т. Побежимов, второй бортмеханик Н. Н. Годовиков, бортрадист Н. Я. Галковский.) Изумление мира достигло высшего предела, когда, преодолев полярные льды и неистовые циклоны, самолеты Чкалова и Громова приземлились в США. Это было дружеское приветствие советского народа народу Америки, призывающее к миру на всей планете.

Перелет экипажа Сигизмунда Леваневского на тяжелом, многомоторном воздушном корабле СССР-Н-209 конструктора Виктора Федоровича Болховитинова должен был не только установить рекорд для подобного класса самолетов, но и доказать возможность транспортно–пассажирского сообщения по кратчайшему пути из Москвы в Америку. На борту самолета были товары, но не для коммерческих целей, а как дар американскому народу: сибирские дорогие меха, черная икра, сувениры советских умельцев, специально отпечатанные по этому случаю почтовые марки.

Остров Рудольфа, как одна из точек наблюдения за полетом, с нетерпением ждал из Москвы «экватор», то есть сообщение, что самолет Леваневского вылетел. Однако, по неизвестным для нас причинам, старт задерживался. Наступила арктическая осень, с ее непрерывными циклонами, охватившими весь океан. Туманы, гололед и пурга неистовствовали над островом. За одну ночь наш тяжелый четырехмоторный самолет Н-169 пурга замела до кромок крыльев. Буйство стихии продолжалось девять суток. Потом двое суток мы выкапывали свой самолет из многометрового, спрессованного ураганом снега, восстанавливали антенны, вытаивали снег, забивший моторные гондолы, полости приборов, готовя самолет для возможного вылета. Наконец, после девяти суток непрерывного дутья, в

Арктике установилась хорошая погода. Голубое небо круглые сутки золотило низкое незаходящее солнце. Ослепительно, до боли в глазах, горел ледяной четырехсотметровый купол острова Рудольфа — последней земли перед Северным полюсом.

Утром на самолете У-2 Мазурук ушел в бухту Тихую — там большая научная станция. К концу дня он должен был вернуться обратно. Мы трое — второй пилот Матвей Козлов, бортмеханик Диомид Шекуров и я — остались с зимовщиками на острове.

И вдруг поступает радиограмма: «Леваневский стартовал. Над вами пройдет 13 августа примерно в 08.00 Москвы, обеспечьте дачей погоды. Экватор».

Мы вопросительно посмотрели друг на друга. Куда так поздно? Погода упущена. Дело идет к полярной ночи.

Козлов озадаченно покрутил головой и сказал:

— Надо немедленно сообщить Мазуруку, чтобы ускорил возвращение.

Составили радиограмму и вручили начальнику зимовки Яше Либину для передачи в Тихую.

Бухта Тихая на острове Гукера в двухстах километрах от нас. Оттуда в 1914 году на собачьих упряжках вышли к Северному полюсу Георгий Седов и его молодые спутники матросы Григорий Линник и Александр Пустошный. По пути к острову Рудольфа Седов погиб. Матрасы похоронили своего командира где–то на одном из южных мысов острова Рудольфа и ценой невероятных усилий вернулись обратно в Тихую. Могила Седова до сих пор не найдена. Арктика умеет хранить свои тайны, все наши попытки найти останки героя ничего не дали.

К вечеру опять запуржило. Все утонуло в белой мгле, яростном свисте и грохоте ломающихся льдин. Стены полузанесенной радиорубки, где мы провели всю ночь, вздрагивали и стонали, и казалось, что не выдержат бешеного натиска ветра.

Радисты Николай Стромилов и Борис Ануфриев непрерывно несли вахту, следя за полетом Леваневского, который прошел уже материк и находился где–то над Баренцевым морем, приближаясь к нам. В 08.30 бортрадист Леваневского послал нам радиограмму: «Рудольф, я РЛ. Дайте зону радиомаяка на север». А в 09.15 мы получили подтверждение: «Идем по маяку. Все в порядке. Самочувствие экипажа хорошее».

Из–за воя ветра мы не слышали шума моторов, когда самолет проходил над нами, но в 12.32 московского времени штурман Н-209 Виктор Левченко сообщил нам: «Широта 87°55′, долгота 58°00′. Идем за облаками, пересекаем фронты циклона. Высота полета 6000 метров, имеем встречные ветры. Все в порядке,

материальная часть работает отлично, самочувствие хорошее».

До полюса им оставалось 223 километра. Самолет шел против сильного встречного ветра в глубоком циклоне, охватившем весь центр арктического бассейна. Лаконичность редких радиограмм, поступающих с борта, успокаивала, хотя мы и понимали, как тяжело достается им этот полет. Все мы остро переживали за экипаж, но, увы, запертые ураганом в хижинах, погребенных в сугробах, бессильны были чем–либо помочь. Да кто и как может помочь одинокому самолету, бросившему вызов грозным силам стихии! Но мы верили в экипаж, он должен был прорваться сквозь все фронты циклона! Должен! Ведь все моменты риска, неизбежные в таком полете, были продуманы, тщательно проанализированы, все взвешено!

«Все ли?» — холодной змейкой проскальзывала мысль.

— Почему все–таки они пошли в такую погоду? — в который раз вслух сказал Матвей Козлов, ни к кому не обращаясь.

— Погода в Москву с Рудольфа и Тихой поступила отличная, — попытался я как–то объяснить. — А этот циклон неожиданно выскочил с Гренландии. Ты же знаешь, оттуда к нам метеосводки не поступают.

13 августа в 13.40 Н-209 сообщил: «Прошли полюс. Достался он нам трудно. Высота 6000 метров, сильный ветер, встречный, температура минус 35°. Стекла кабин покрыты изморозью. Сообщите погоду по ту сторону полюса. Все в порядке».

Все радиостанции Арктики, затаив дыхание, вслушивались в эфир.

«Идут! Молодцы, идут вперед!» — с чувством глубокой радости и веры в благополучный исход говорили мы, собравшись у приемника.

Но в 14.32 Борис Ануфриев принял тревожную радиограмму: «Крайний правый мотор выбыл из строя из–за порчи маслопровода. Высота 4600 метров. Идем в сплошной облачности. Как меня слышите? Ждите…» На этом связь с самолетом Леваневского оборвалась.

В течение года пятнадцать советских и семь американских самолетов, купленных и зафрахтованных Советским правительством, искали Н-209. С Земли Франца — Иосифа и с Аляски ежедневно уходили самолеты. Долгими часами, зачастую рискуя собственными жизнями, утюжили пилоты бескрайние просторы океана, об их мужестве и благородстве можно было бы написать книги. При возвращении с поисков Н-209 погиб полярный летчик Герой Советского Союза Михаил Сергеевич Бабушкин.

Прошло сорок пять лет, но Арктика до сих пор хранит тайну

трагедии экипажа Сигизмунда Леваневского. Много версий гибели Н-209 ходило и ходит среди полярных летчиков, но ни одна из них не имеет реального подтверждения. Любой полет требует от экипажа высокого мастерства и большого напряжения всех его волевых качеств. Тем не менее, жизнь показывает, что и этого иногда мало. Даже в наше время — высокоразвитой авиационной техники и целого комплекса средств безопасности полета — самолеты падают. Пусть редко, но все же падают. И каких только организационных мер не принимают соответствующие министерства, — увы, они в определенных случаях бессильны что–либо изменить.

Так случилось и с самолетом Н-209. Среди погибших виновных нет. Вина на нас и ответственность наша — за оказание помощи упавшему самолету, за организацию поисков, быть может, живого еще тогда экипажа, безусловно верившего и надеющегося, что его ищут в том ледяном аду, куда опустился самолет, когда у него отказал один из моторов.

Сорок пять лет хранятся у меня страницы дневника, который я вел на острове Рудольфа в тот злополучный год, когда бесследно исчез в ледяных просторах океана самолет Н-209.

«3 августа. В бухте Тихая ясно, солнце, тепло, а у нас холодно, — 1,4°. Туман, морось и гололед. Ночью уехали на вездеходе на купол (вершину острова Рудольфа, где на леднике был наш базовый аэродром) ждать прихода антициклона, обещанного синоптиками.

4 августа. Пришел антициклон. Прогноз синоптика Дзердзеевского, как всегда, оправдался. Мазурук и Анатолий Григорьев, начальник полярной станции в Тихой, которого несколько дней назад мы привезли к себе для обмена опытом вместе с аэрологом Василием Канаки, на Н-36 будут вылетать в Тихую. На Н-128 должны лететь Козлов, Канаки и я.

В 11.55 Мазурук стартовал с нижнего аэродрома на Тихую, перед стартом сообщил, что залетит к нам на купол, чтобы посоветоваться о погоде, ибо, по поступающим сводкам, она угрожающе портилась. Но к нам Мазурук не залетел, а пошел прямо на Тихую.

Спустя десять минут после его вылета нам сообщили, что купол, где расположен аэродром в Тихой, закрыло туманом. Мы решили наш полет отставить. Через три часа, после вылета с Рудольфа, Мазурук в Тихую не прибыл. Что с ним? На каком острове сели из–за погоды?

Сейчас 18.00. Мазурука в Тихой до сих пор нет. Ждем погоды, чтобы вылететь на его поиски. Не хочется верить, что с Ильёй случилась беда. 21.00 Москвы. Мазурук неизвестно где. К

поискам все готово, но погоды нет!

В 21.35 Илья прилетел в Тихую. Оказывается, из–за тумана сделали вынужденную посадку на острове Нансена, в тридцати километрах от Тихой. У нас туман и дождь, в Тихой ясно.

5 августа. У нас туман, дождь, изредка виден купол, в Тихой погода тоже испортилась. Ночью был мороз. Лето прошло, но на обнажениях каменистой осыпи цветут желтые маки, розовые и голубые камнеломки. Цветы и снег!

6 августа. Туман, температура — 1,4°. Ночью убили медведя, большого, агрессивного, но худого и старого. Пойдет на корм собакам — нашему транспорту.

7 августа. Туман. Падают большие хлопья снега, температура — 1,2°. Сегодня во время охоты у мыса Столбового в моренном отложении нашел рога оленя, очень старые. Очевидно, некогда здесь водились олени. Радисты жалуются на непрохождение коротких волн. Мои радиограммы для центральных газет лежат с 4-го. В Тихой хорошая летная погода. Леваневский не летит. Видно, самолет еще не готов.

На бывшей американской зимовке полюсной экспедиции миллионера Циглера при раскопках найдены: две пишущие машинки «Ундервуд», печатный типографский ручной станок, шрифты, клише, динамо–машина, телефоны, боеприпасы, механическая мастерская, аптека с гомеопатическими средствами и массой катеторов и бушей, токарный станок, горн с тиглем. Медикаментов хватило бы на целый полк. Отлично сохранились некоторые продукты питания, а на фотопленке выпуска 1902 года каюр Воинов делает нормальные снимки. Но в 1904 году они дошли только до 82°! Обилие и совершенство снаряжения, увы, им не помогло…

Подорвали старый запас динамита (американский), дабы он не самовзорвался и не наделал бед.

Все время ждем погоды для полета в Тихую.

8 августа. Туман, снегопад, температура — 1,6°, ночью — 3°.

Убили медведя. Нужно свежее мясо.

9 августа. Туман, — 3°, снегопад. Сегодня вечером вынуждены были зажечь электролампы. Уже темно, хотя солнце и не садилось. Все из–за тумана и мощной облачности. В Тихой хорошая летная погода.

10 августа. У нас ясно, тепло, голубое небо. Редкий денек! Но в Тихой туман…

11 августа. Туман, температура — 4,2°. Идет снег. К вечеру началась пурга. Что это? Осень, зима или лето? Снег и цветение маков! Золотой россыпью пробиваются эти нежные цветы сквозь легкий снеговой ковер.

Снег. С утра до вечера работаем на припае ледника у мыса Столбового, перевозим бензин. Откопали и перетащили 225 бочек. Спускался на веревке на дно трещин ледника. Жутковато, но интересно. Сделал три снимка со дна ледяных стен, чтобы можно было определить их возраст по слоям.

12 августа. Тихая молчит. Василий Канаки пришел ко мне ночью поделиться своими переживаниями. Ведь у него жена — актинометристка — там, на зимовке. Успокаиваю его тем, что с первой погодой вылетим на разведку. В Москву сообщили, что с Тихой связи нет уже более суток.

Из «Вечерней Москвы» и других газет получили по радио просьбы дать материалы ко Дню авиации.

Пурга, ветер вест–норд–вест, потом западный. За обедом опять в ход пошли медвежьи котлеты и бефстроганов. Нужно отдать должное нашему коку — Василию Васильевичу Коневу. Готовит он прекрасно!

Получили, наконец–то, из Москвы «экватор»: Леваневский вылетел. В 00.39 прошел точку 68°31′ северной широты, 44°10′ восточной долготы.

Пурга. Дежурим на аэродроме. Гололед опять порвал крылья у Н-128. Большие заносы, самолеты откапываем постоянно.

Тихая молчит. Скорее бы летная погода. Очень тревожно. На сегодня координаты лагеря Папанина широта 87°20′, долгота 0°00′. Эрнст Кренкель чрезвычайно рад такому быстрому дрейфу. Чувствуется, что им здорово хочется домой. За последние сутки их пронесло на шестнадцать миль.

13 августа. Ветер северо–западный. Леваневский летит слишком медленно. По–видимому, ветер на высоте встречный.

Он летит на 6000 метрах, ветер встречный, действительно 100 километров в час, температура на высоте — 35°.

Полюс прошел на высоте 6000 метров в 13.40. В 14.32 получена тревожная радиограмма: «Крайний правый мотор выбыл из строя из–за порчи маслопровода. Высота 4600 метров. Идем в сплошной облачности. Как меня слышите? Ждите…»

Сейчас уже 22 часа, но его рация молчит. Наша зимовка встревожена. Нам известно, что он где–то за полюсом, и все!

Тихая молчит. Эфир занят «экватором». На волне, близкой Леваневскому, поймали работу радиозонда, летящего в стратосфере. Зонд, как определил аэролог Канаки, выпущен в Тихой. Интересное явление непроходимости радиоволн. Леваневский молчит. Что с ним? Москва шлет запросы.

Якутск сообщает, что им получена радиограмма с Н-209 такого содержания: «Все в порядке, слышимость Р-1» (то есть слабая). Но эта радиограмма весьма сомнительна. Ночь полна

напряженности. Все радиостанции слушают эфир на волне Н-209.

14 августа. Н-209 не слышно. Известно, что в Фербенкс Леваневский не прибыл. Отто Юльевич Шмидт запросил состояние аэродромов острова Рудольфа и на льдине у Папанина.

Обсуждаем с Козловым варианты оказания помощи. Беда в том, что нет командира нашего самолета.

Тихая продолжает молчать. Погода несколько улучшилась. С первой возможностью вылетаем в Тихую для встречи с Мазуруком. Гололед на нашем куполе катастрофичен. Порвана обшивка Н-128, а Н-169, превратился в глыбу льда. Чистим, ремонтируем.

Москва сообщает, что Правительственная комиссия по оказанию помощи Леваневскому посылает на поиски три экипажа: Водопьянова, Молокова и Алексеева.

Начальником отряда назначен Шевелев (Шевелев Марк Иванович — до 1938 года начальник Управления Полярной авиации). Как нескладно, что нет Мазурука. Есть самолет, но нет волевого, не боящегося взять на себя ответственность командира корабля.

15 августа. Туман, морось. Молчит Леваневский. Молчит Тихая. Шевелев ответил, что отряд вылетает 18 августа. Рации заняты только «экватором». Никакой другой корреспонденции.

Боюсь, что отряд на остров Рудольфа прилетит не скоро. Архипелаг, в особенности купола, все время закрыты туманом. Мы озабочены приемом самолетов. Все время проводим на куполе.

16 августа. С утра купол открыт, но над архипелагом туман. Ветер северо–северо–западный, светит солнце. Все было готово к вылету Н-128, но на рулеже мотор пришлось выключить. Неожиданный туман затянул весь остров.

Отто Юльевич Шмидт прислал радиограмму, в которой сообщает о вероятности предстоящего нашего поле! а к папанинцам до вылета отряда Шевелева из Москвы. Мы готовы. Вместо Мазурука командиром может идти Козлов.

Леваневского не слышно. Получили сообщение, что американские летчики уже приступили к поискам Н-209 с берегов Аляски. А у нас нет погоды, чертовски досадно!

Тихая заговорила, но ничего не сообщила о своем молчании. Мазурука задерживает погода. Лед в океане от северных ветров начал разрежаться, но очень медленно, так что пока ни один ледокол не в силах пробиться к нам.

17 августа. С утра — на аэродроме за очисткой гофра самолета и перевозкой горючего. Всего накатали 250 бочек, около 50000 килограммов бензина и 10 бочек масла. Аэродром готов к

встрече тяжелых самолетов. Возможна посадка на колесах.

Купол открыт, но над архипелагом туман. Сел за расчеты астрономических таблиц. Для широт 89° и 90° расчеты приготовил на период с 25.07 по 8.09.

18 августа. День авиации. Праздник не клеится, у всех подавленное настроение, все мысли вертятся вокруг экипажа Н-209.

В Тихой туман, у нас купол открыт. Илья до сих пор вылететь к нам не может, хотя и Шмидт сообщил ему, что его присутствие на Рудольфе необходимо. Вчера и сегодня говорил с ним по радио.

Продолжаю считать астротаблицы и составляю карту заполюсного сектора, таковой у нас не было.

Убили медведя в Теплиц — Бай, теперь мясом обеспечены.

В эфире опять непрохождение коротких волн. Дома, конечно, волнение. 20 дней уже не радировал о себе. Диксон не принимает, все занято «экватором».

Сегодня вспомнили выступление Шевелева по радио об окончательной победе над Арктикой. Какая ирония!

19 августа. Купол открыт. Высота облачности 500 мет–рор. Солнце не видно. Испытывал американский радиокомпас «фейрчальд». Рацию Кренкеля он не пеленгует, так как прибор имеет провал волн на 542 — 742 метрах. На американской зимовке нашел книгу итальянского полярника Умберто Каньи о его походе в 1898 году к широте 86°31′. Это была одна из попыток итальянцев достигнуть полюса.

Мазурук из–за тумана сидит в Тихой. Впервые за все время моего пребывания на острове Рудольфа, купол открыт в течение трех дней, но погода кругом не летная, сплошная низкая облачность, горы архипелага закрыты. Тепло, дождь, температура +4°!

20 августа. Тепло, температура +4,2°, туман, ветер южный. К северу от острова появились большие разводья.

По моим расчетам, 1 сентября, в момент нижней кульминации, впервые зайдет солнце, но уже сейчас по ночам густые сумерки из–за мощной облачности.

Из Москвы получили известие, что мы будем также летать на поиски Н-209, вместе с самолетами Н-170, Н-171 и Н-172. Мазурук до сих пор не может вырваться из Тихой. Ужели на этот раз Арктика своей очередной жертвой избрала экипаж СССР-Н-209?

Я мыслю о плане помощи иначе. По–моему, необходимо лететь не к Папанину и базироваться там, а стартовать за полюс и там, километрах в двухстах по меридиану на Фербенкс, создать

опорную базу с запасом горючего, чтобы искать Н-209 в районе его предполагаемой посадки. Базировка отряда у Папанина удлинит путь на 600 километров. Поиски же с Рудольфа на АНТ-6 не дадут нужного эффекта.

21 августа. Туман. Дождь. Временами купол открыт. Произошел обвал ледника в Теплиц — Бай. Грохот был необычен, точно сильнейшая гроза. Разводья в бухте увеличиваются. Н-209 молчит. Козлов уверен в их гибели, основываясь на логике развернувшихся событий.

Дима Шекуров, наш первый бортмеханик, попал под гусеничный трактор. Отделался разрывом мышц и связок на правой руке, но к полету не годен. Вот еще непредвиденное несчастье!

22 августа. Туман! Туман везде! Что же это такое?!

23 августа. Совершенно неожиданно на горизонте в сплошных льдах увидели парусно–моторную шхуну. Это «Нерпа», научно–экспедиционное судно Арктического института с партией гидрологов Капитан — Аполлонов, начальник экспедиции — Гамаюнов. Пришли с мыса Желания. Радио было испорчено, а потому и не предупредили.

Для нас их приход был неожиданностью и праздником: новые люди, новые разговоры. Водили экипаж «Нерпы» на купол, показывали Н-169.

Вечером Матвей Козлов при неосторожном обращении с порохом обжег себе лицо. Глаза целы, но правый не видит. Лежит весь забинтованный. Вот дела! Мазурук застрял в Тихой, Козлов без глаза, Шекуров с больной рукой!!!

Купол открыт, но над архипелагом туман.

24 августа. Туман, к полудню появилось солнце. Южные ветры угнали льды от острова в море. «Нерпа» ушла на север к кромке льдов. Мазурук отказался от предложенной ею помощи доставить его на Рудольф. Очень сомнительно для этой скорлупы!

25 августа. Ночью неожиданно вернулась «Нерпа». Льды позволили ей дойти только до широты 82°, долготы 58° восточной. Канаки перешел на ее борт, чтобы добраться до Тихой. По–видимому, и Мазуруку придется воспользоваться ее услугами.

Солнце и туман. Получено известие, что самолеты Н-170, Н-171 и Н-172 стартовали из Москвы сегодня в 08.00. Вечером «Нерпа» радировала, что ее затерло десятибалльным льдом у острова Оманней, в тридцати километрах к югу от Рудольфа. Удивительно не везет Канаки! Ночью получена радиограмма от Шевелева, чтобы Канаки прибыл из Тихой на остров Рудольфа в помощь синоптику Дзердзеевскому. Все три вылетевших из Москвы самолета сели в Архангельске.

Купол открыт, но кругом низкая облачность.

26 августа. Купол закрыт, но к вечеру открыло. Западный ветер опять забил бухту десятибалльным льдом. Самолеты уже в Амдерме. «Нерпа» затерта и дрейфует в проливе Де — Лонга. Мазурук по–прежнему сидит в Тихой. Глаза Козлова поправляются, но вид его лица ужасен! Вся кожа обгорела, бровей и ресниц нет.

Погода все время резко меняется Купол то открыт, то закрыт. К вечеру густой туман и дождь, ветер западный. К полетам на поиски Н-209 у нас все готово, ждем отряд Шевелева. Беда, что нет командира, а второй пилот болен! Ветер порывистый, до восьми баллов.

27 августа. С утра купол закрыт. Ветер западный. В 12 часов купол открылся. Ночью получена радиограмма от Мазурука.

Сообщает, что ураганом сломан самолет СССР-Н-36. Ремонт невозможен. Просит выслать за ним шхуну «Нерпа»! Увы! «Нерпа» дрейфует уже во льдах Британского канала! (Восточная часть моря Королевы Виктории.) Ее несет к северу, широта 81°10′.

28 августа. Купол закрыт. Туман, снегопад, ветер западный.

Такая же погода и у Папанина. Они там деятельно готовят аэродром для нашего прилета. Отряд еще в Амдерме. «Нерпа» дрейфует на север, ее координаты 3!^'. Обсуждали с Козловым и Шекуровым вариант зимовки вместе с самолетом за полюсом. Это вполне возможно, но будет значительно сложнее, нежели у папанинцев.

29 августа. Туман, снегопад. Вылет отряда самолетов из Амдермы задерживается. «Нерпа» медленно выбирается изо льдов. Дзердзеевский сообщил, что к нам идут разведчики. Когда, какие, на чем? Ничего не известно. Ходил на лыжах, осматривал аэродром. В океане началось сильное сжатие льдов. Кайры, люрики, чистики и чайки покинули птичий базар мыса Столбового, ушли на юг.

30 августа. Туман, гололед. Ветер северо–западный 5 баллов, температура — 2°. Мазурук сообщает, что выходит на шлюпках на остров Кетлиц для организации запасного аэродрома. «Нерпа» радировала, что потеряла контровую гайку, крепящую винт на валу, и сможет выйти изо льдов только с помощью ледокола «Ермак» или, в случае разгона льдов штормовыми ветрами, на парусах. Пурга.

31 августа. Пурга.

1 сентября. С утра ездил на купол проверить Н-169. Гололед достиг необычайной силы. Льда наросло на всех частях самолета до тридцати сантиметров. Более девяти часов сбивали лед. Туман, снегопад. Настоящая зима! Бедные маки! Они еще не успели полностью расцвести, а их уже засыпало снегом. Ветер северо–восточный. Льды отжало в море. Сегодня не вытерпел и написал радиограмму Шмидту со своим проектом поисков Леваневского. Перед отправкой показал ее Козлову и получил от него поддержку. Он одобрил проект и в свою очередь подписал радиограмму. Одновременно послали ее и Шевелеву. Вот ее текст: «Экватор», Москва, Главсевморпуть, Шмидту. Ам–дерма, Шевелеву. В целях поисков Леваневского предлагаем Н-169 с запасом горючего (около 18 часов), продовольствия на четыре месяца, с экипажем шесть человек вылететь в район предполагаемой посадки Н-209. Запас горючего позволяет произвести пятичасовые поиски, в случае ненахождения возвращение на Рудольф. Наша посадка обеспечит прилет других самолетов, дачу погоды, устройство аэродрома, прослушивание

рации Н-209 в непосредственной близости. Возможность зимовки учитывается. Аккуратов, Козлов».

Радиограмму отправили. Стали ждать.

Узнали о потоплении нашего теплохода испанскими мятежниками. Подлецы!

2 сентября. Ура! Самолеты, поднявшись в 08.15 в Амдерме, благополучно сели на мысе Желания. От попытки долететь до Рудольфа им пришлось отказаться. Погода пока сильнее человека вместе со всеми его изобретениями и техникой. Второе радостное событие — у «Нерпы» починили винт, она стоит в одной миле от свободной воды.

Туман. Гололед, — 3°. В 13.00 на 15 минут выглянуло солнце. Вчера оно впервые закатилось в полночь за горизонт.

3 сентября. Туман, температура — 5°. Гололедом порвало все антенны радиомаяка. Сегодня впервые установили надежную радиотелефонную связь с Тихой.

Отряд Шевелева сидит на мысе Желания. Нам прислали приветствие! А мы ждем ответ на наш проект.

Ночь. В свободное время собираемся на камбузе. Это наш клуб, это место куда уютнее кают–компании и наших жилых кают. Здесь идут бесконечные дискуссии. Сейчас главная тема — самолет Н-209. Каких только версий и проектов здесь не услышишь!

4 сентября. Туман, мороз — 6°. Осматривал аэродром. Состояние нормальное. На американской зимовке подо льдом нашли банку клубничного варенья и бочку меда, заготовленные в 1902 году. Качество отличное.

5 сентября. Туман, температура — 7°. Снегопад. Искали новый аэродром внизу купола. Нашли, но для маленьких самолетов.

6 сентября. Туман, потепление +2°, ветер северо–западный. Ночью в течение трех часов купол был открыт, но облачность сплошная, 400 — 500 метров.

Шевелев забрасывает нас радиограммами с запросами о погоде. Увы, она не летная. Николай Стромилов связался с ледоколом «Красин», находящимся во льдах у мыса Барроу. Самолет «дорнье» полярного летчика Василия Задкова, на котором он пытался искать Н-209, раздавлен льдами. Экипаж подобран «Красиным»,

7 сентября Туман, температура +3°, ветер юго–юго–западный Ночью купол опять открыло, но Дзердзеевский сообщил, что ночью с Тихой вылететь к нам не могут из–за темноты. От Шевелева получили приказ вылетать на разведку погоды и поиск запасных аэродромов на остров Греэм — Бэлл в часы, строго

указанные им До этого, 5 сентября, поступило указание лететь им навстречу и, в случае закрытия купола Рудольфа, указать место посадки. Видно, что они в большом затруднении, а потому и нервничают, так как наступает долгая полярная ночь.

Вечером шел дождь. Гололед. Барометр резко падает. Неоднократные ежедневные попытки взлететь не удаются. Купол открывается не надолго, то же и в Тихой. Как в поговорке моего приятеля эскимоса Анакуля с острова Врангеля: «Самолетка есть — погодки нет, погодка есть — самолетки нет!»

8 сентября. Рано утром подготовились к вылету на остров Греэм — Бэлл — самый восточный, необитаемый остров, но купол закрыло, туман, дождь со снегопадом. Последние известия Центрального радио сообщили план поисков Н-209: звеном, развернутым строем, как на параде. Но дьявольская погода Арктики этого периода — перехода полярного дня в сплошную ночь — диктует свои законы.

На нашу радиограмму до сих пор нет ответа. Отряд целиком занят перелетом на Рудольф, исходную базу для поисков.

9 сентября. С утра поднялись на купол, надеясь вылететь на разведку. Купол затянут плотным туманом. Дежурим у самолета, но купол так и не открыло. Мороз — 11°.

10 сентября. Купол попеременно то открывается, то закрывается туманом. К полудню окончательно закрыло. Мыс Желания каждые полчаса запрашивает погоду, и, несмотря на плохой прогноз, в 00.30 отряд вылетел к нам. Установили за ним наблюдение в эфире. Н-128 держим готовым к вылету. В назначенное время отряд Шевелева на Рудольф не прибыл. Купол плотно закрыт. Через два часа отряд передал, что в 11 45 сели из–за погоды на острове Райнера, единственном во всем архипелаге Земли Франца — Иосифа не закрытом туманом. Остров, конечно, необитаемый, посадку совершили на купол ледника. Сели благополучно. Спустя десять минут после посадки туман затянул и Райнер.

11 сентября. Идет непрерывная вахта. Погода меняется буквально ежечасно! Купол то закрывает, то открывает. Погоду на остров Райнер даем каждые десять минут. Н-128 стоит на старте. Непрерывные волны тумана и снежные заряды не дают им взлететь. В радиограммах отряда появились тревожные нотки, еще бы — такая кутерьма с погодой может вымотать и стальные нервы Усталость сказывается и у нас, уже столько дней идет изнуряющая вахта и борьба за готовность самолетов к вылету. От Мазурука сообщение: попытается вырваться с Тихой на борту «Нерпы».

12 сентября. Туман, туман и туман! Кажется, что его

промозглая, ядовитая сырость проникла даже в наши кости Тихая сообщает, что Мазуруку удалось в 15 10 вылететь на Рудольф В расчетное время, однако, он к нам не прибыл Видимо, где–то сел по погоде на вынужденную. А если нет? Тревожно и неспокойно. Как только рассеется туман, мы с Козловым вылетаем на поиски Мазурука

13 сентября. Над Рудольфом ясно. День неожиданных, но хороших событий. В 23 40 сел отряд Шевелева и Водопьянова, через два часа прилетел Мазурук! Илья на Н-36-бис из–за тумана вынужден был сесть на острове Райнера! Самолеты отряда, которые находились там же, он в тумане не видел. Здорово посмеялись, где кто сидел!

Наконец–то на Рудольфе установилась ясная погода, надолго ли?

14 сентября. Идет зарядка горючим самолетов отряда. В каждый самолет — по 40 бочек. Перекачка вручную Купол открыт. Летал с Мазуруком, а потом с флагштурманом отряда Иваном Тимофеевичем Спириным на разведку погоды.

Отряд из Москвы так торопился, что прилетел без зимнего обмундирования, за исключением командиров кораблей и руководства. Спирин ознакомил меня с новыми американскими картами Арктики и астрономическими таблицами–номограммами. Он против полета на мыс Барроу. Искать оттуда дальше. Их самолеты успели оборудовать замечательным устройством — антиобледенителями на винты, установили добавочные баки для горючего.

15 сентября. Купол открыт Мороз — 12°. Продолжается зарядка машин отряда. Читаю привезенные мне письма. Письмо матери особенно теплое, прочувственное, родное. Сколько же переживаний ей пришлось вынести из–за моего вынужденного молчания.

16 сентября. Купол закрыт, — 12°. Закачка горючего закончена. Идет подготовка снаряжения. У нашей Н-169 отобрали аварийную радиостанцию. С вахты не снимают. Мы страхуем работу отряда.

Михаил Водопьянов ознакомился с нашим планом и одобрил, но реализовать его по непонятным причинам отказались. Почему? Когда этот вопрос в упор был поставлен Шевелеву и Водопьянову (командиру звена), они стали объяснять, что наша машина не достаточно оборудована, коррозирована, была долго под нагрузкой, а потому перегружать ее для полета на 18 часов невозможно. Мы не стали с этим спорить. Но есть другие, более подходящие. Я заявил, что организация выносного аэродрома за полюсом крайне необходима, так как значительно облегчит

поиск.

17 сентября. Купол закрыт. Туман. Грузили продукты питания на самолеты. Беседовали с кинооператором Романом Карменом. Он очень много интересного рассказал об Испании, откуда недавно вернулся.

18 сентября. Купол открыт, но внизу туман, температура — 12°, снегопад. Ходил на медведя. Народа стало много, нужно свежее мясо. Матвею Козлову не везет, при спуске с купола на лыжах упал и повредил ключицу.

19 сентября. Исключительно летная погода держалась с 12 до 20 часов. На Н-36-бис ходил на высоту с зондажем. Дзердзеевский сделал заключение: лететь звену можно. Но Шевелев решил вначале пустить на разведку погоды нашу машину Н-169. Готовимся. «Нерпа» подошла к мысу Габерман, с ней мы условились встретиться у острова Беккера. Греем моторы.

20 сентября. Сегодня в 06.13 наша Н-169 вылетела на разведку погоды до 84°. По плану, если погода будет хорошей, сейчас же, как только достигнем 84°, за нами вылетают Водопьянов (на Н-170), Молоков (на Н-171) и Алексеев (на Н-172). На 83°30′ встретили туман и сплошную облачность. От 84°35′ повернули обратно. Погоду на остров Рудольфа все время передавали по радио. Звено, из–за неблагоприятной погоды, вылететь не могло. Лед до 82°30′; обломки полей с разводьями, дальше огромные поля сравнительно молодого льда с грядами торосов на краях, разводий мало. На Рудольф вернулись в 08.55. За время полета трижды переставал работать радиомаяк. Температура на 1000 метров — 5°, а на земле — 10°. Ветер южный.

21 сентября. В ожидании погоды. Снегопад, туман.

22 сентября. Пурга, настоящая зимняя. Ветер северо–северо–восточный 6–7 баллов. Водопьянов попросил дать ему материал об истории американской экспедиции Циглера, что я и сделал. Читал мне свою новую книгу «Как сбылась мечта», которую заканчивает писать.

Вечером, после очередного аврала, все — прилетевший отряд и зимовщики — собрались в нашей, экипажа Н-169, комнате. В который раз обсуждали варианты поисков Н-209. Спорили долго и горячо, перебирая в памяти десятки самых сложных и рискованных полетов. Но, увы, наступившая полярная ночь, с ее неистовыми циклонами, ломала всю нашу логику. Флагштурман Иван Тимофеевич Спирин прямо заявил, что наши полеты в таких условиях будут безрезультатны. Мы все это понимали, и все–таки до прибытия из Москвы отряда специально оборудованных самолетов для работы в условиях полярной ночи считали

необходимым воспользоваться хотя бы одним днем сносной погоды и полететь в район предполагаемой посадки Леваневского.

Пурга всю ночь. Якутск сообщил, что якобы дважды слышал «РЛ»: позывные Н-209 на 48 и 55 метрах. Что это, мистификация? Или они живы?

23 сентября. Пурга стихла. Мы на аэродроме с утра, освобождаем самолеты от снега. Температура — 16°, внизу — 12°.

24 сентября. Мороз — 15°. Опять чистим самолеты от снега и льда.

25 сентября. Купол открыт, но кругом туман. Все время дежурим в машине для полета на север. Мороз — 14°, вероятна поземка.

26 сентября. Купол с утра открыт, но к 9 часам затянуло. Ночь была хорошей, но темнота и плохая погода на севере помешали старту. Туман и обледенение. Пытались с Мазуруком на Н-128 взлететь, но машина не смогла стартовать из–за рыхлого снега. Вечером Н-128 трауром спустили вниз. Ночью Водопьянов, Мазурук и я долго говорили и спорили о тактике поиска Н-209, а на душе гнетущее состояние от бессилия перед ледяной стихией.

27 сентября. Метель, туман. В разрезе облачности наблюдалось великолепное небесное представление: радужные круги и целых четыре солнца!

При спуске с купола на лыжах в тумане чуть не сорвался с сорокаметрового ледника в море. Ушел, резко свернув. Вечером на общем собрании обсуждали план спасательных работ, Я вновь поставил вопрос о посадке одного из самолетов на полюсе с целью обеспечения погодой. Шевелев ответил, что нельзя слишком рисковать людьми, такая установка дана в Москве. Но мне кажется, что принятый план — лететь одной машине за полюс — не менее рискованное предприятие.

28 сентября. В 05.00 побудка. Я дежурю на разведке погоды на Н-128. Остальные экипажи занимаются перестановкой Н-170 на лыжные шасси. В случае полета Н-170, я после разведки на Н-169 вылетаю с Мазуруком на Греэм — Бэлл и Землю Александры, чтобы изыскать там запасные аэродромы, обеспечивающие возвращение с полюса Н-170, если остров Рудольфа будет закрыт по погоде. Две другие машины сядут в районах, обследованных нами.

Туман, ветер юго–западный. Боремся с гололедом, скоблим, отбиваем лед с самолетов. Н-170 переставили на лыжи. Ночью устроили баню. Романа Кармена купали, как впервые попавшего в Арктику.

29 сентября. Мазурук заболел. Похоже на грипп. Эту болезнь

завезли к нам из Москвы. Сейчас больных тринадцать человек. Все планы меняются. В 15 часов получил приказ лететь на Н-128 с Георгием Орловым и Дзердзеевским на разведку погоды. При взлете лыжа провалилась в засыпанную снегом трещину ледника. Шасси снесены, разбит винт, радиатор и правое нижнее крыло. Экипаж отделался испугом. Опять туман, туман и туман!

30 сентября. Мороз 22°. Ясно, но метет. Всю ночь не спали, грели моторы. Новый план. Идем с Мазуруком на Н-169 на Землю Александры, Алексеев на Греэм — Бэлл, Водопьянов на поиски Н-209. Масло в баках замерзло. Электроподогрев не действует, а на нашей машине его и совсем нет, не установили в Москве. После 6 часов подогрева и запуска моторы пришлось остановить, так как масло в баках не разогрелось. Купол открыт, ясно, температура-24°.

1 октября. Пурга. Купол закрыт. Температура — 12°, ветер северо–восточный 7–8 баллов. Льды от острова угоняет, образовались большие разводья.

2 октября. Ночью получили приказ — лететь на Н-169 на разведку погоды. Пока добрались до купола, началась метель и снегопад.

Получена радиограмма из Москвы о предстоящем вылете 6 октября второго спасательного отряда — на четырех четырехмоторных самолетах, специально оборудованных для поисков ночью, — под командованием Бориса Григорьевича Чухновского ((Самолет СССР-Н-210 Б. Г. Чухновского, СССР-Н-211 М. С. Бабушкина, СССР-Н-212 Я. Д. Мошковского, СССР-Н-213 Ф. Б. Фариха). В добрый час, скоро ли встретимся?

В последних известиях сообщалось о поисковых полетах Уилкинса на самолете, закупленном нашим правительством. Жаль, что в составе его экипажа нет советских летчиков.

Вскоре Уилкинс из–за наступления полярной ночи полеты прекратил и вернулся в Нью — Йорк.

3 октября. Температура — 19°, ветер северный. Опять с утра на куполе. В 14.00 моторы на Н-169 уже крутились, но навалился туман.

4 октября. Пурга. Ночью готовили самолеты, но пурга не позволила вылететь.

5 октября. Пурга, туман. Дзердзеевский начинает ошибаться в прогнозах. Вчера предсказывал хорошую погоду, но всю ночь и день была пурга.

6 октября. Дежурим. К высоким широтам на поиск Леваневского вылетает Н-170. Мы их подстраховываем и летим на Землю Александры. С нашего корабля на Н-170 забрали все световые ракеты, домкрат, взлетную кувалду (тяжелый

деревянный молот для сбивания с места самолета на лыжах). Прогноз Дзердзеевского не из блестящих, но лететь решено. Отряд Чухновского в 9 утра вылетел из Москвы и через шесть часов сел в Архангельске.

7 октября. Ночь на куполе. Ясно, звезды, мороз — 16°. Готовим машины. Горят прожектора. В 04.15 стартовал Н-170, а в 07.23 — наш, Н-169.

Н-170 ушел на север. Мы идем к Тихой, но остров весь закрыт туманом. Переговорив с островом по радио, взяли курс на Землю Александры. Всюду 9–10-балльный лед с небольшими разводьями. Земля Александры тоже закрыта туманом. Изменили курс и пошли на остров Артура. Этот район моря Королевы Виктории — место наименее исследованное в географическом отношении. Опять сдала радиостанция, а ведь радист Борис Ануфриев — бог своего дела. Видимо, устарела.

Сесть на куполе острова Артура не решились, ибо туман уже подкрадывался к нему с севера. Посадить машину на южной косе не удалось из–за малых ее размеров. Идем на Землю Георга. По пути веду аэросъемку. Выбрали место и сели на полуострове северной части Земли Георга, между заливом Географов и Маркхам. Сидим. Высота купола острова 350 метров. Наш пес Куцый — отличный медвежатник, он так рад впервые увиденной земле, что неистово катается по гальке косы. Ваня Кистанов — инженер–автопилотчик варит кофе. Ануфриев, Шекуров и я чиним рацию. Остальные подкапывают снег под лыжами самолета, ибо оторваться от земли без кувалды и домкрата при таком глубоком снеге — задача не из простых. Просидели около полутора часов и решили взлетать. Туман ползет и сюда, он может запереть нас надолго. Все, за исключением Мазурука и Шекурова, на хвосте самолета, помогают сдвинуть машину. Полный газ, вихри снега, мы толкаем самолет, и он, наконец, срывается, уходит от нас, разворачивается и теперь бежит уже на нас. Наша задача вскочить в него на ходу, по спущенному трапу. Ветер сбивает с ног, снег лезет в глаза, уши. Но, наконец, все в самолете, последнего втаскивают за ворот. Это Ваня Кистанов. Полный газ — и мы в воздухе. Рация исправлена, держим связь с Н-171, стоящим на Рудольфе. Получаем радиограмму, что Н-170 идет обратно и находится уже на широте 84°. Наше задание выполнено. Нам дают приказ немедленно возвращаться на остров Рудольфа, пока туман не закрыл его. Идем морем Королевы Виктории, в воздухе уже 5 часов 15 минут. Обнаруживаем, что островов Эдуарда и Гармсуорта в действительности не существует, хотя на всех картах они есть. Радуемся, что помогли седовласым академикам. Островов нет! Делаю аэрофотосъемку и

зачеркиваю их на карте.

Море Королевы Виктории обследовали в течение трех с половиной часов, пройдя далеко на северо–запад и север от острова Артура. Идем домой, задание выполнено. К северу исключительно ясная погода. Виден остров Рудольфа, хотя до него более 130 километров. Под нами торосистые поля льда. За штурвалом я. Мазурук тренирует меня по пилотажу тяжелого корабля. Самолет очень послушен. Мазурук улыбается и показывает большой палец. Садимся на Рудольфе. Н-170 Водопьянова уже стоит рядом с другими самолетами, он пробыл в воздухе 10 часов.

Леваневского не обнаружили. Полет Н-170 замечателен' Это был первый в истории полет в условиях полярной ночи. Но одна ласточка не делает весны! Самолет Алексеева на колесах так и не взлетел. По заданию он должен был идти на Греэм — Бэлл, в 150 километрах от Рудольфа.

Дзердзеевский мрачен, его угрожающий прогноз не подтвердился. Но как можно предугадать погоду Арктики, когда на тысячи километров ни одной метеостанции. В погоде Дзердзеевский — бог. Недаром летчики в день его рождения подарили ему его собственный портрет, вставленный в оклад от Николы Чудотворца.

8–9 октября. Отдыхаем впервые за месяц. Пурга. 10 октября. Пурга. Отряд Шевелева готовится к уходу на Большую землю. На смену ему идет отряд Чухновского.

Так развертывалась первая часть эпопеи поисков экипажа Сигизмунда Леваневского.

Экипажи спасательной экспедиции обладали высоким летным мастерством и были полны решимости выполнить возложенное на них задание. Но время поисков было упущено. Долгая полярная ночь встала неодолимой преградой на пути поисков. И даже прилетевший в ноябре специальный отряд Чухновского смог приступить к поискам только с наступлением полярного дня с весны 1938 года.

Не знаю, всегда ли справедлива известная поговорка, что время лучший судья? Я до сих пор невольно вспоминаю нашу с Козловым радиограмму с планом организации поисков Н-209. Был он прост и реален. Тогда отряд Водопьянова еще готовился к вылету из Москвы на остров Рудольфа. Но, увы, этот план остался незамеченным, хотя потом, когда уже велись поиски, явно ощущалась нехватка опорной базы в районе исчезновения самолета Леваневского.

4 апреля в ясный, солнечный полярный день экипаж Якова Мошковского, учитывая дрейф льдов, совершил полет в район

предполагаемой посадки Н-209, но никаких следов самолета не обнаружил.

В этот же период летчик Илья Котов на одномоторном самолете конструкции Поликарпова, Р-5, переоборудованном для дальних арктических полетов, выполнил второй полет в более южный район, куда дрейф мог переместить льды из района предполагаемой посадки Леваневского, но также никаких признаков Н-209 не обнаружил.

Экипажи самоотверженно совершали полеты в сложных погодных условиях. При посадке на купол острова Рудольфа попадает в аварию Чухновский, а самолет Бабушкина терпит аварию на острове Гукера. Возвращаясь на Большую землю, раненый Бабушкин и часть его экипажа погибают в катастрофе. Самолет Мошковского разбивается под Архангельском.

Безуспешно искали Н-209 с Земли Франца — Иосифа и с Аляски…

В мае 1939 года Правительственная комиссия, после совещания с видными полярными летчиками и известными арктическими исследователями, приняла решение — прекратить поиски ввиду их безрезультатности.

Вот на какие воспоминания навел меня профессор Зубов, напомнив о Яше Либине, начальнике полярной станции острова Рудольфа.

С кандидатурами профессора Зубова мы согласились.

— Прошу вас, молодые люди, особое внимание обратите на мощность и возраст льдов в зоне между семьдесят пятым и восьмидесятым градусами северной широты. Предполагаю, что в этом районе льды очень тяжелые, старых ледовых полей.

— Более мощных, чем на Северном полюсе? — переспросил я Николая Николаевича.

— Вот именно! Потому что они должны быть старше льдов полюса!

Черевичный не удержался и присвистнул.

— Как же так? — растерялся и я — Ведь льды центра Арктического бассейна движутся против часовой стрелки, циклонически, как вы нас учили, как трактует вся литература. Значит, льды Восточного сектора Арктики, дрейфуя к полюсу, по пути стареют и на полюсе поэтому будут мощнее и старше. Ведь так, Николай Николаевич?

— По циклонической теории именно так. Но я предполагаю, что в Восточном секторе, где–то между полюсом и Аляской, дрейф подчиняется антициклоническому влиянию, и льды движутся по часовой стрелке. Тогда какая–то часть льдов задерживается в центре Арктического бассейна на три — пять лет,

а потому их возраст и мощность будет больше обычных льдов. Вот это и нужно проверить. Что, неинтересно? Вам бы все новые земли открывать. Земля Гарриса!

— Да нет! Интересно. И мы это обязательно сделаем. И Земля Гарриса тоже интересно! Проблемы равноценны, — отозвался Черевичный.

— Более того, взаимоопределяющие, — подтвердил профессор. — Ведь на южной границе белого пятна Уилкинс измерил океан — пять тысяч четыреста сорок метров! Вряд ли при таких глубинах возможны выходы суши на поверхность океана!

— Но это же единичное измерение, да еще эхолотом' Могла быть и ошибка?

— Вот и это проверьте. У вас на борту будет глубинная лебедка?

— Будет, да еще с мотором. Вместо троса используем шестикилометровую струну от рояля. Без единого узла. А на моторе настоял наш Валентин, — кивнул Черевичный на меня — Говорит, наслушался я от Ширшова и Кренкеля, как изматывала их лебедка с ручным приводом. В кровь стирали руки, а спина разламывалась от многочасовых кручений рукояток. Вот только длина струны смущает. Не маловато ли? — с чувством сожаления закончил он.

— Куда еще! Этак вы всех музыкантов оставите без струн, а заменить тросом — вашу лебедку и самолет не поднимет. Уверен, глубины более четырех тысяч метров не обнаружите.

До глубокой ночи продолжалась беседа Профессор Зубов тщательно расспрашивал об экспедиционном снаряжении Давал ценнейшие указания о способах предохранения глаз от снежной слепоты, а лица от обмораживания, о строительстве снежных хижин типа эскимосских «иглу» и многом другом. Прощаясь с нами, Николай Николаевич посоветовал обязательно встретиться с профессором Владимиром Юльевичем Визе.

— Это один из крупнейших ученых и знатоков Арктики, хотя на высокие широты у нас с ним разные взгляды Вы услышите от него много ценных сведений и полезных указаний. Он, несомненно, поддержит ваши смелые замыслы. Кстати, поговорите и о Земле Гарриса Методы Визе и Гарриса теоретического предвидения неоткрытых земель различны. И тем не менее открытый им остров в Карском море, названный в его честь островом Визе, — блестящее подтверждение его гипотезы. Ну, а вам, если удастся, желаю подтвердить и гипотезу Гарриса.

— О, если бы так! Найти хотя бы самую захудалую землицу! — вырвалось у Черевичного, и он от смущения виновато

заулыбался.

— Не найдете — не расстраивайтесь. Тем самым вы подтвердите наличие антициклонического дрейфа, а тогда легче будет управлять Северным морским путем. Ценность этого открытия была бы куда большей, нежели открытие реальной какой земли. Стране, как воздух, нужна кратчайшая морская магистраль, связывающая Запад с Дальним Востоком. Это задание партии, правительства, всего народа. Это путь к освоению неисчислимых богатств огромного, но еще спящего побережья Сибири!

Приходили и уходили дни и ночи. Отпуск кончился. Экспедиция начерно была подготовлена. Но как во всякой экспедиции, в ней чего–нибудь да не хватало, и так до последнего часа перед отходом. Высокая комиссия продолжала молчать. С ленинградскими учеными из Арктического института встретиться не удавалось, так как мы начали летать: работы накопилось так много, что на другое просто не хватало времени. Помня слова известного полярного исследователя Фритьофа Нансена: «Величайшая добродетель в Арктике — это умение ждать», — мы ждали терпеливо, более уверенно, нежели сам Нансен, так как последний не мог рассчитывать на пятилетний план развития своей капиталистической страны. А у нас таковой был, и потому мы были совершенно уверены, что экспедиция состоится!

Перед Октябрьскими праздниками, списавшись с Либиным, мы в один из своих прилетов из Арктики решили выехать в Ленинград. Зная, что командование было категорически против такой поездки, мы, воспользовавшись тем, что наш самолет требовал смены моторов, отправились в наш вояж по личному делу, точнее, без разрешения.

«Красная стрела» (тогда воздушного пассажирского сообщения с Ленинградом не было), оправдывая свое название, быстро и с комфортом доставила нас в город Ленина вместе с нашим бесценным багажом — свертком карт и проектом экспедиции.

Выспавшись за ночь, свежие и побритые, благоухая «тройным» одеколоном на весь Невский проспект (тогда 25-го Октября), забыв о нелегальности своей поездки, мы бодро шагали на Фонтанку, где в бывшем дворце графа Шереметева размещался Арктический институт.

— Здорово, орлы! — громовым рокотом прозвучал бас.

И мы, как вкопанные, замерли на месте. В моих глазах тихо качнулся золотой шпиль Адмиралтейства, а широкий проспект сузился до тесной тропинки. Прямо перед нами, во всей своей грозной красе, как гора, высилась фигура командира нашего

Московского авиаотряда особого назначения — инженер–полковника Кузичкина.

— А-а… папа Кузя… — Не найдя ничего лучшего, пролепетал Черевичный, от растерянности назвав его негласным прозвищем, укрепившимся за ним благодаря его отеческой заботе о нашем брате пилоте.

— Да вы что? Ребятки, как вы сюда попали? Так рад вас видеть! А я здесь пятый день в командировке. Договора заключаю на ледовую разведку, торгуюсь с наукой.

— Мы тоже в Арктический… — приходя в себя, начал Черевичный, незаметно тыкая меня под ребро.

— Что, Мазурук послал? Это по каким же делам? Я что–то не в курсе.

— Мы сами. Ну, как бы по личным вопросам, — промямлил я.

— Уж не умер ли кто из родственников? — сердобольно спросил он.

Видя, каким искренним сочувствием звучат слова Федора Михайловича, как душевная боль исказила его полное доброе лицо, я не выдержал и, поймав подтверждающий взгляд Черевичного, сказал:

— Товарищ командир. Мы прибыли сюда самовольно, по делам предстоящей экспедиции за консультацией к профессору Визе. К получению дисциплинарного взыскания готовы!

Иван, в знак подтверждения, энергично кивнул головой.

— Постойте, постойте! Орлы, да это же смелая инициатива! Какое же тут нарушение! Пишите задним числом рапорты. Я направлю вас в командировку, поскольку вы числитесь за вверенным мне отрядом! Ясно? А я-то думал, горе какое. Ну, все, до встречи в Москве!

Полковник крепко пожал нам руки и быстро удалился. Ошеломленные, еще как следует, не придя в себя, мы долго смотрели ему вслед. Его статная фигура на целую голову возвышалась над спешащей толпой.

— Вот тебе и папа Кузя! До чего же правильный мужик! — прервал наше молчание Виктор Чечин.

— Смел, добр, решителен и вдумчив! Все, что надо командиру! — ответил я Чечину.

— И человеку! Настоящему! — добавил Черевичный. Тяжелый и сложный путь в авиацию прошел Федор

Михайлович Кузичкин. Деревенским парнем, осенью 1914 года, с десятками тысяч себе подобных, он был продан всемилостивейшим самодержцем Российским на пушечное мясо в легионы французской армии. Генералу Жофру нравились мужественные, выносливые русские парни. Там, где косила

смерть, на самые сложные, самые убойные направления выставлялся легион, который с богом и матом шел напролом, обильно поливая своей кровью чужую землю. Потом знойные пески и испепеляющее солнце Африки. Жажда, когда во рту распухал и становился шершавым язык. Не менее жестокое и хамское, чем в России, отношение офицерства. Ранение, госпиталь и вновь фронт. Кровь и хамство. На его груди уже поблескивали пять лучей ордена Почетного легиона, но где бы он ни был, мысли о далекой родине никогда не покидали его.

И вот сквозь все преграды и барьеры пробилась сладкая весть — в России революция! Свергнут царь. Власть перешла в руки рабочих и крестьян. Офицеры всячески скрывали эту весть, но разве можно обмануть обманутых? Домой, на Родину, в Россию! Наконец Кузичкин на Родине. Не задумываясь, он весь отдается борьбе за новую власть. Орден Красного Знамени украшает его грудь. Конец интервенции. Борьба с разрухой, учеба, снова армия, и в 1938 году инженер–полковник Кузичкин получает назначение на должность командира одного из авиационных отрядов Полярной авиации.

Нелегкая, полная нечеловеческих испытаний и мытарств жизнь не ожесточила сердце Федора Михайловича, как это порой бывало с другими. Сердце его осталось добрым к людям. Люди любили и уважали его за правдивость, за кристальную большевистскую чистоту.

Молча шагая, не решаясь открыто взглянуть в глаза друг другу, каждый из нас тяжело переживал наше вранье. Первым заговорил Иван:

— Надо же! Какого человека чуть не обманули! Чертовы гимназисты мы, а не полярные летчики! Противно смотреть после этого друг на друга!

— Что верно, то верно, — сказал Чечин. — В этом мы сами виноваты. Выдержки не хватило. Надо было честно сказать Мазуруку и даже Папанину, что дела экспедиции требуют нашей поездки в Арктический институт! И все, а мы, как школьники, пустились в бега!

— Не могли они нас пустить! Нет еще твердого решения об экспедиции!

— Да ладно, штурман… А почему папа Кузя устроил, не побоялся?

— Ну хватит, ребята! Поговорили, и забудем. Такого больше не повторится! — энергично закончил Черевичный, показывая глазами на высокую чугунную решетку художественного литья. — Это и есть Всесоюзный Арктический институт. Ну, что же, друзья, на штурм этой цитадели! Как говорил Омар Хайям:

Яд, мудрецом предложенный, прими,
Из рук же дурака
Не принимай бальзама!

В большой приемной с лепным потолком, где в выси игриво порхали упитанные амуры, с оценивающими, двусмысленными улыбками прицеливаясь в пышные формы златокудрой Афродиты, с ленцой выходящей из пены морской, мы невольно встали с задранными головами,

— Что вам угодно, товарищи?

В углу за тяжелым столом, из–за радужной батареи телефонов черноокая красавица с суровой застывшей улыбкой, не менее бесстрастно, чем мифическая Афродита, выжидательно изучала нас. Отвесив низкий поклон, Черевичный отчеканил:

— Доложите профессору Визе: полярные летчики, из Москвы. Командир корабля Черевичный, штурман Аккуратов и инженер Чечин!

Мы почтительно склонили головы и тут же перевели свой взгляд к потолку. Секретарша, улыбнувшись, исчезла за дубовыми дверями, бросив на ходу:

— Садитесь, пожалуйста. Сейчас доложу! Оставшись одни, мы рассмеялись, довольные успехом нашего выступления. Иван победоносно оглядел нас и выпятил грудь:

— Ну, как мой дебют?

— Для начала неплохо! Иван не успел мне ответить.

— Входите, товарищи, Владимир Юльевич вас ждет. — Мимо нас с кокетливым вызовом простучали высокие каблучки.

Мы дружно ввалились в кабинет.

— Ну, наконец–то! Для вас Ленинград, оказывается, более труднодоступен, нежели Земля Франца — Иосифа! Усаживайтесь. Был у меня полковник Кузичкин, а о вас не сказал ни слова. Пока курите, я вызову Якова Соломоновича Либина. Поговорим о плане научных работ и о возможности выполнения вашей смелой экспедиции.

Мы закуриваем и исподтишка наблюдаем за профессором, заместителем директора Арктического института по научной части, занятым сейчас неотложными делами. Высокий чистый лоб, за толстыми стеклами очков умные волевые глаза. Это он, будучи студентом, в начале века участвовал в открытии залежей антрацитовых углей на острове Шпицберген. Был участником трагически закончившейся экспедиции Георгия Седова. Ученый–

исследователь, открыватель новых земель, участник почти всех советских полярных экспедиций и первых походов на ледоколах по Великому северному морскому пути. Что–то он нам скажет? Решение его всегда поддержит ученый совет института и, следовательно, Главное управление Северного морского пути. Этим летом Папанину была направлена докладная записка Арктического института о необходимости изучения необследованных областей полярного бассейна, а в августе, заслушав доклад Петра Петровича Ширшова, коллегия Главсевморпути санкционировала предложение института. Мы знали, что ученый мир нас поддерживает, имеет уже составленную научную программу и нам оставалось только выполнить ее как авиаторам.

Во время нашей встречи мы хотели получить от Визе критические замечания по нашему плану экспедиции и ознакомиться с научной программой, которую готовит нам институт для выполнения на дрейфующем льду и в полетах. Главное же, чтобы ученый совет ускорил официальные сроки прохождения экспедиции.

Вскоре пришел Либин, а с ним два молодых, крепких парня. Поздоровались.

— Знакомьтесь. Группа ученых, которые войдут в состав экспедиции: магнитолог Михаил Алексеевич Острекин и гидролог Николай Трофимович Черниговский, Якова Соломоновича вы знаете. Он будет старшим в научной группе.

Ребята нам понравились. Внешне они напоминали скорее спортсменов, нежели ученых. Открытые лица, прямые наблюдательные глаза, хорошо координированные движения. Либин вопрошающе глянул на нас. Я молча показал ему большой палец, а Иван утвердительно кивнул. Профессор, заметив это, тепло улыбнулся:

— Ну вот, я вижу, вы поняли друг друга. Уверен, отлично вработаетесь. А теперь к делу. Давайте посмотрим вашу карту и расчеты обеспечения полетов.

Наш доклад был принят без замечаний. Но Визе заинтересовался методами самолетовождения в высоких широтах.

— А как будете определять свое место и курс, когда облачность закроет солнце и магнитные компасы откажут, вследствие малой силы горизонтальной составляющей земного магнетизма?

— Периодическим уходом вверх, пробивая облачность, к солнцу. Весной верхняя граница облаков редко превышает две–три тысячи метров. Это известно и из вашей книги «Климат морей Советской Арктики» и подтверждено опытом наших

полетов. Кроме того, мы переконструировали наши магнитные компасы. Из апериодических сделали их периодическими с магнитами большей силы и менее вязкой жидкостью, поставили их на карданную подвеску, что в авиации никогда не делалось. Все это значительно увеличит точность компасов, — объяснил я под одобрительные кивки Черевичного и Либина.

— Так, так, логично. Но моя книга — это теория. Вот ваш опыт и методика — это существенно. Нравится мне и ваша карта, несмотря на ту бесцеремонность, с которой вы выселили точку Северного географического полюса с планеты в космос. — Визе широко улыбнулся и продолжил: — Иван Иванович, а как с полетным весом самолета? Сумеете ли взять все научное снаряжение при том максимальном запасе горючего, необходимого вам для полета и возвращения с «полюса недоступности»?

— Все рассчитано и обосновано. Вот цифры: вес конструкции самолета — двенадцать тысяч килограммов, экспедиционное снаряжение — тысяча семьсот, горючее — одиннадцать тысяч двести, экипаж (десять человек в обмундировании) — тысяча, неприкосновенный запас продовольствия на два месяца — шестьсот килограммов, и столько же весит масло для моторов. Всего двадцать семь тысяч семьсот килограммов.

Иван быстро убрал листок с расчетами в папку.

— Одну минуту, дайте–ка мне расчеты еще раз посмотреть! — попросил Визе.

Иван нехотя передал папку. Владимир Юльевич нашел нужную страницу и углубился в чтение. Мы переглянулись с Черевичным. Чечин опустил голову, внимательно изучая шнурки своих ботинок. Прочитав, Визе захлопнул папку.

— По паспорту завода максимальный взлетный вес с бетонированного аэродрома двадцать четыре тысячи, — тихо заговорил Визе. — Значит, перегрузка три тысячи шестьсот килограммов, Иван Иванович. Это что? Стахановские рекорды?

— Если хотите, да! Опыт и логика породили эти расчеты. Поясняю: взлет с превышенным весом происходит с острова Врангеля. При полном отсутствии турбулентного движения воздуха при атмосферном давлении не ниже семисот шестидесяти миллиметров и температуре минус тридцать. Посадка происходит через шесть–семь часов полета. Таким образом, посадочный вес самолета будет уже не выше двадцати четырех тысяч килограммов. Все, как видите, нормально. Взлет обеспечен хорошим аэродромом и благоприятными атмосферными условиями, а посадка происходит с нормальным допустимым весом.

— К этим слагаемым, Иван Иванович, очевидно, можно прибавить и ваше мастерство. Меня вы уговорили. Вот не представляю, как вы справитесь с вашими летными инструкциями? Но это ваше дело с Мазуруком. Будем надеяться, что договоритесь.

Либин изложил научный план экспедиции. Вся работа рассчитана на два месяца, март и апрель. Это наилучший период по погодным условиям. При полете из Москвы до исходной базы на острове Врангеля и обратно предстояло сделать глубокую ледовую разведку с охватом высоких широт Арктики. Эти сведения о размещении льда были крайне необходимы для составления ледовых прогнозов для морской навигации на 1941 год. Чтобы как можно эффективнее использовать открывающиеся возможности, было намечено провести работы по широкой комплексной программе, включающей, кроме наблюдения за льдами, астрономические, гидрологические, метеорологические, магнитные, гравитационные, гидробиологические и актинометрические наблюдения.

К плану ученых мы добавили ряд сугубо авиационных проблем, связанных с совершенствованием методики самолетовождения в высоких широтах. Таким образом, первоначально намечавшийся разведывательный полет на «белое пятно» перерастал в подлинно научную высокоширотную экспедицию. Помимо всего прочего, наша летающая лаборатория дала бы возможность выяснить применимость в будущем новых, активных методов исследования высоких широт, вместо «пассивного дрейфа» по типу станции «Северный полюс». Меняя координаты посадок, можно было за короткие сроки обследовать обширный район, а главное — выбирать те точки, которые интересуют исследователей.

Директор Арктического института Евгений Константинович Федоров проект одобрил, и весь материал было решено отправить на утверждение в Главсевморпуть.

После окончания официальной части совещания мы долго не могли разойтись. Владимир Юльевич охотно отвечал на наши вопросы. И, наконец, Черевичный, окончательно освоившись, спросил, какова вероятность встретить неоткрытые земли в районе «полюса недоступности».

Профессор помолчал, а потом с улыбкой сказал:

— По расчетам ученого Гарриса, там находится суша или огромная отмель. Какова достоверность? На этот вопрос ответите вы.

— А ваше мнение? Верите вы в теорию котидальных линий

приливов Гарриса? Надежен ли этот способ открытия новых островов? Сидя в этом кабинете, вы открыли остров, названный вашим именем — остров Визе, — продолжал расспрашивать Черевичный.

— Видите ли, мне было проще. Мое предвидение существования острова к северу от Диксона было основано на отклонении дрейфа шхуны Георгия Львовича Брусилова «Святая Анна». В районе же, где Гаррис предполагает неизвестную землю, ни одно судно не дрейфовало, да 'и вообще не было еще ни одного человека. Его теория основана на изменении линий равных высот приливов. В открытом океане такое изменение может быть вызвано только каким–то огромным препятствием, поднимающимся со дна океана. Что это может быть за препятствие? Земля?! Подтвердить или опровергнуть эту дилемму может только ваш полет.

— Да, но если это препятствие не выходит на поверхность океана, а является отмелью? Попробуйте найти ее подо льдами! Да и кому она будет нужна в таком виде, эта «терра инкогнита»? — вырвалось у Либина.

— А ваш треугольник посадок! Николай Николаевич Зубов не зря его предложил. Измерение глубин океана в вершинах треугольника покажет, есть ли такая отмель.

— Но площадь треугольника занимает более двадцати тысяч квадратных километров! Измеряя в вершинах, мы не будем знать, что делается в центре треугольника, — заметил я.

Визе с улыбкой ответил:

— А вы предполагаете, что из глубин океана острова поднимаются башней? Такого не бывает. Пологие склоны выхода островов занимают большие пространства. Они должны попасть в углы обследуемого района.

— Владимир Юльевич, мне трудно объяснить, но нам так надо найти настоящую землю, твердую, а не какую–то отмель! Как говорил проводник исследователя Толля якут Джергилей, когда они искали Землю Санникова: «…увидеть, вступить и умереть!»

— Ну, умирать даже я не собираюсь, а вам предстоит еще столько захватывающей работы! — рассмеялся Визе.

— Профессор, поймите наше парадоксальное положение, — не мог остановиться Черевичный. — Наши прадеды и деды пешком, на парусных лайбах столько наоткрывали новых земель, а мы, обладая такой высокой техникой, в основном «закрываем» земли! Да, да! Именно «закрываем». Преуменьшаем площадь суши на нашей планете. В тридцать седьмом году Мазурук и Валентин закрыли существующие на всех картах мира острова

Эдуарда и Гармсуорта в море Королевы Виктории, открытые когда–то англичанами. В тридцать восьмом — тридцать девятом годах уже мы с Валентином закрываем земли Санникова, Гиллеса, Макарова, Полярников! Не обидно ли так жестоко расправляться с романтикой географических открытий! Да нас изобьют наши внуки! — Иван Иванович нервно швырнул окурок и тут же закурил снова.

— Тем не менее значимость для науки ваших географических исследований имеет большое значение, — возразил Визе. — Закрытие островов в море Королевы Виктории наделало целый переполох. Английское адмиралтейство было обескуражено, когда узнало, что их карты не верны. Джентльмены долго не соглашались, что Джексон мог ошибиться.

— Ошибиться? Джексон был опытным и серьезным ученым, — отстаивал свою точку зрения Черевичный. — Мне кажется, здесь кроется совсем другое. Его экспедиция работала на пожертвования лиц королевской семьи. Он открыл и нанес на карту много настоящих островов, называя их именами живых и мертвых особ королевской династии: Земля Георга, Земля Александры, остров Артура и другие. Экспедиция работала несколько лет, постоянно требуя притока необходимых средств. Кто их даст бескорыстно? Ну вот, чтобы продолжить исследования, ученый и стал «открывать» новые острова, как, например, Эдуарда и Гармсуорта. Он знал, что при его жизни проверить, в действительности ли они существуют, из–за их недосягаемости невозможно, ну и пошел на ложь во имя науки. Трагедия? Да! Но он не мог не закончить своей исследовательской работы.

— Ложь во имя правды, — покачал головой профессор. — И все же ваш приговор слишком суров. Как вы считаете, Валентин Иванович, а не было ли просто ошибки? Облака, игра света, огромные айсберги — разве не могли создать иллюзии островов.

— Вполне допускаю, — ответил я. — Так было с Землей Гиллеса, Санникова, да неоднократно и мы сами наблюдали подобное. Сколько раз мы с Черевичным видели далекие, неизвестные земли, а когда подлетали к ним, они рассеивались, как дым, превращаясь в парящее туманом разводье или огромный айсберг с облачной шапкой. По острова Джексона имели высотные отметки, горы до трехсот метров, название бухт, мысов. Довольно точный рельеф. Было указано, что они сложены из базальта с мощным ледовым куполом. Какой же это мираж? Не могли же они исчезнуть от какой–то катастрофы, будучи сложены из первозданных пород, без всяких признаков вулканического происхождения. А ведь эти злополучные острова так нас подвели!

При поисках Леваневского мы рассчитывали на них сесть в случае закрытия Рудольфа погодой. Увы, под нами были море и льды. Ушли на Землю Георга. Каково было мне, штурману, рассчитывающему на эти острова, и экипажу, верящему в мои расчеты. Вот так–то! Ну да простят Джексону благодарные потомки его маленькую ложь во имя большого дела!

Когда я кончил, все долго молчали. Мне показалось, я говорил излишне резко, несдержанно и, быть может, несправедливо. Но океан не прощает ошибок, а в тот день «ошибка Джексона» могла привести нас к последней ошибке, и все же я пытался найти оправдание английскому исследователю. Мои тягостные мысли прервал Визе.

— У меня есть для вас одно предложение. Вот смотрите. — Он развернул крупномасштабную карту района острова Врангеля. — И оно должно отвечать вашему трезвому взгляду и опыту «закрывателей» географических открытий. В тысяча девятьсот тридцать четвертом году шхуна «Крестьянка» была затерта льдами к северо–востоку от острова Геральд. В один из ясных дней в северной части горизонта экипаж судна увидел очертания неизвестной земли. Кстати, Валентин Иванович, глубины в том районе очень малые. Открытому острову дали название в честь корабля: остров Крестьянки. После дрейфа, по пути на Большую землю, шхуна «Крестьянка» трагически погибла со всем своим экипажем, но координаты острова они успели передать по радио. Прошло более пяти лет. В том районе больше никто не бывал. Внимательно просмотрите это место. Быть может, на этот раз вы и откроете землю.

— Что–то не верится. Уж очень близко от материка. Ведь где–то в этих широтах дрейфовала канадская шхуна «Карлук» в январе четырнадцатого года и была раздавлена льдами, — усомнился я.

— Канадцы дрейфовали в полярную ночь. Капитан Бартлет писал в своей книге «Последнее плавание «Кар–лука», что его спутники на горизонте видели что–то похожее на неизвестную землю. Так что надо тщательно проверить.

В 24.00 «Красная стрела» уносила нас в Москву. Заручившись поддержкой Визе и Федорова, мы чувствовали себя почти на старте.

Быстро летели дни. Подготовка самолета, снаряжение экспедиции, встречи с учеными и переписка с нашей научной группой забирали все время. Наконец, в январе 1941 года, коллегия Главного управления Северного морского пути вынесла решение о назначении экспедиции и утвердила окончательный ее план. Наш экипаж освободили от периодических полетов, и мы

могли целиком заняться подготовкой. Казалось, все было сделано, но всплывали десятки новых вопросов, от решения которых зависел успех экспедиции, — и мы вновь штурмовали те или иные инстанции, чтобы добиться своего. Нужно заметить, что все организации, выполняющие наши заказы, от примусной иголки до сложных астрономических расчетов, охотно шли нам навстречу. А требования наши были жесткими и, на первый взгляд, иногда и придирчивыми. Пусть же нас простят все те замечательные люди, которые готовили этот сложный полет, где не простилась бы ни одна ошибка, даже плохо пришитые пуговицы, не говоря уже о тонких и сложных радиотехнических или астрономических приборах самолетовождения.

Где, когда, в какой стране можно было видеть, чтобы полярную экспедицию готовила почти вся наша страна! Москвичи переделывали наш самолет, готовили высококалорийные, отличные по вкусу комплекты питания; ленинградцы — сложные научные приборы, астрономические расчеты; Казань — легкое, теплое и крепкое меховое и кожаное обмундирование; далекая Чукотка снабдила нас невесомыми и теплыми мехами: пыжиком, росомахой; Харьков, Киев — фотопленкой, концентратами соков, фотоаппаратурой. Нескончаемым потоком поступали грузы. Черевичный уже с ужасом смотрел на горы всевозможных ящиков.

— Михаил! — кричал он второму пилоту Каминскому, отличному летчику и талантливому организатору, — это что такое? Лихтер у нас или самолет?

— Спокойно, командир! Возьмем только необходимое, твердо по списку. Остальное — на склад. Излишки пойдут на следующие экспедиции.

Невольно вспоминается первая русская экспедиция Георгия Седова. Царское правительство отказало ему в средствах. Все снаряжение, начиная от судна «Святой Фока» — старого дряхлого корабля, до собак, было приобретено на деньги, пожертвованные частными лицами. Особенно было трогательно одно письмо с вложенным в него рублем, полученным от матроса, инвалида русско–японской войны, быть может с эскадры, разгромленной в Цусимском проливе. Мы не нуждались ни в чем. Родина снабдила нас всем, что было нам необходимо. Шли мы в свой полет в уверенности — что бы ни случилось с нами, нас не оставят одних в ледяных просторах и всегда окажут необходимую помощь. В этом была наша главная сила, наша непоколебимая уверенность в победе.

Обязанности в подготовке экспедиции были строго распределены. На Черевичном, как на командире корабля, лежало общее руководство по оборудованию самолета и связь с

заинтересованными организациями. На Мише Каминском — контроль за экспедиционным снаряжением; на первом бортмеханике Диомиде Шекурове и его помощниках бортмеханиках Валерии Барукине и Александре Дурманенко — техническая подготовка самолета и его вспомогательных агрегатов для автономного базирования на льду океана; на бортрадисте Саше Макарове — подготовка и испытание радиохозяйства самолета и лагеря экспедиции. На мне — подготовка и испытание специальных навигационных приборов самолета, астрономических приборов, подбор эфемерид светил (таблицы координат небесных светил, вычисленные для ряда последовательных моментов времени) для высоких широт, картографического материала и связь с научным миром по координированию предстоящих работ. Почти ежедневно мы собирались вместе. Обсуждалась проделанная работа и намечалось, что необходимо сделать в ближайшее время. Большую помощь нам оказывал Илья Павлович Мазурук. Его четкие и смелые решения, зачастую идущие вразрез с одряхлевшими инструкциями, побеждали любые частоколы параграфов.

После профилактического ремонта самолета и его тщательной проверки, особенно силовых узлов центроплана и шасси, нам был разрешен взлет с острова Врангеля, с оговоренной нагрузкой. В этом заслуга Мазурука, как начальника Полярной авиации, и, конечно же, таланта Андрея Николаевича Туполева.

Быть может, скажет читатель этих записок, в те времена юности советской авиации многое было еще неясно, не апробировано жизнью, экипажи шли на нарушения законов летного дела — инструкций, потому что инструкции те не успевали за быстрым бегом авиационной техники.

Увы, мой дорогой читатель! В восьмидесятые годы, когда писалась эта книга, у нас в авиации все по–прежнему строго регламентировано и созданы новейшие грозные инструкции, выполнение которых контролируется и рядовым инспектором, и Министерством гражданской авиации. За незначительную перегрузку огромного лайнера экипаж отстраняется от полетов с дальнейшей многодневной «проработкой», нагоняющей страх на остальные экипажи. И все же предельные полетные веса самолетов приходилось нарушать. Не сделав этих «нарушений», нельзя было бы осваивать Антарктиду. Не было бы тех огромных, известных всему миру научных советских достижений ни в Арктике, ни в Антарктике.

Вот простые цифры: максимальный допустимый полетный вес

ветерана нашей авиации, самолета ИЛ-14 — 17500 килограммов. При полете из Мирного на станцию Восток, чтобы доставить туда груз в 800 килограммов и вернуться обратно на Мирный, минимальный полетный вес ИЛ-14 достигает 22000 килограммов, то есть перегрузка ровно 4500! И тем не менее, начиная с 1956 года, из–за «перегрузок», аварий и тем более катастроф не было!

Заручившись разрешением на увеличение взлетного веса, мы вскоре убедились — аппетит нашей ученой тройки настолько велик, что перед нами встала дилемма: сократить запасы горючего или запасы продовольствия и часть научного оборудования. Но уменьшить полетный вес за счет бензина мы никак не могли, так как это ставило под угрозу безопасность полета и вообще проведение экспедиции. После неоднократных перерасчетов и взвешиваний, в чем Михаил Каминский проявил прямо–таки аптекарскую точность, выяснилось, что за счет сокращения запаса продуктов и громоздкой тары научных приборов взлетный вес можно уменьшить более чем на пятьсот килограммов, и это позволило бы нам уложиться в почти допустимый вес. Либин это понял и с болью в сердце освобождал свои сияющие никелем и яркой медью приборы из огромных ящиков, как выяснил наш «крылатый весовщик» Михайла, намного превышающих вес самих приборов. Помимо этого мы вычеркнули из списков снаряжения: вторые нарты, тяжелые горные лыжи, заменив их более легкими, стальную телескопическую радиоантенну, заменив ее на дюралевую, кожаные подушки сидений пилотов и даже рабочее кресло штурмана, — поставив вместо них ящики с запасом продуктов. Последнее я сделал с большим сожалением, чего долго не мог понять Черевичный. Но когда я сказал, что при полете на этом же самолете на Северный полюс, вместо моего кресла стояла бочка со старым армянским коньяком, который мы везли папанинцам, Иван Иванович издал глубокий, полный зависти вздох, пробормотав что–то из Омара Хайяма, любимого его поэта, о вреде виноградной лозы.

И вот свершилось. Экспедиция наша была намечена на март 1941 года (Состав экспедиции к «полюсу недоступности»: командир самолета СССР Н-169 И. И. Черевичный, штурман В И Аккуратов, второй пилот М. Н Каминский, старший бортмеханик Д. Д. Шекуров, второй бортмеханик В. П. Барукин, третий бортмеханик А. Я. Дурманенко, бортрадист А А Макаров, начальник научной группы экспедиции Я. С Либин, астроном–магнитолог М. Е. Острекин, метеоролог Н. Г. Черниговский). Мы все жалели, что не будет с нами Виктора Чечина, принимавшего деятельное участие в организации экспедиции, который в это

время находился в ответственной командировке.

Пятого марта 1941 года в 10.30 самолет СССР-Н-169 стартовал с Захаркинского аэродрома на штурм «полюса недоступности». Погода, как говорили тогда летчики, «любительская», сплошная облачность, видимость восемьсот метров. Провожали Папанин, Ширшов, Мазурук и близкие родственники. Ну, конечно, и вездесущие, непонятно как проскочившие на аэродром журналисты, кинооператоры и фотокорреспонденты. Командование хотело перенести вылет из–за плохой погоды, но в Архангельске было ясно, и мы настояли на вылете. Через пять часов мы уже были в Архангельске. Маршрут шел через Амдерму на мыс Желания — остров Рудольфа — мыс Северный (на Северной Земле) — мыс Челюскин — залив Кожевникова — остров Котельный — остров Врангеля, откуда мы и планировали полеты на «белое пятно». По маршруту до острова Врангеля мы должны были сделать ледовую разведку высоких широт. Такая разведка еще никем не выполнялась, и она обещала дать много интересного как для науки, так и для практических целей морской навигации на 1941 год. Экипажу этот маршрут был необходим для окончательной проверки материальной части самолета, работы навигационных приборов и радиооборудования.

Седьмого марта мы были уже на мысе Желания, самой северной оконечности Новой Земли. Сердечная встреча с зимовщиками, которым мы доставили письма, газеты и небольшие посылки с дарами Большой земли. Закрепив самолет на ледяной якорь, отправились пешком на зимовку. Отличная прогулка при тридцатичетырехградусном морозе. Яркое холодное солнце и колючий ветер в спину. Вот и зимовка. Дома до крыш в сугробах, но внутри тепло, светло и по–домашнему уютно. За обедом бесконечные вопросы о Большой земле, о Москве, о предстоящей навигации. Чувствуется, что зимовщики не отгорожены ледяными просторами от жизни страны.

Мыс Желания. Здесь впервые я побывал в 1936 году, когда на двух одномоторных самолетах конструкции Поликарпова, с летчиками Михаилом Водопьяновым и Василием Махоткиным совершили мы экспериментально–разведочный перелет Москва — остров Рудольфа — 83°00′ — Москва. Перелет был тяжелым и сложным. Это была «разведка боем», как говорят фронтовики, в полном смысле этих слов. Тогда мы потеряли один из самолетов, но задание было выполнено. Без опыта, без необходимых приборов, на слабеньких самолетах уходили мы пять лет назад в «белое безмолвие». Мы должны были понять, что нужно, чтобы завоевать Северный географический полюс и высадить на нем группу Папанина, чтобы по–хозяйски освоить эту романтическую,

но коварную точку земли. Тот перелет был нашим университетом. За успешное его окончание мы получили высший балл — жизнь! На одном моторе, на самолете из дерева, обтянутом полотном, без средств радионавигации (тогда они только вводились) дважды пересекли Карское и Баренцево моря.

Это был первый советский высокоширотный полет, и до сих пор он мне кажется самым увлекательным. Полет навсегда заставил меня полюбить далеко не ласковую, но неудержимо зовущую Арктику — страну несметных возможностей.

После обеда всем экипажем ходили к знаку Георгия Седова, на самой северной оконечности Новой Земли. Этот знак в виде креста установил Седов. Глубоко вырезанная надпись на дереве гласит: «Экспедиция Г. Седова. 1912 г.». Сюда приходил он на собаках выполнять береговое описание Новой Земли, в то время как его «Святой Фока» зимовал у полуострова Панкратова.

Откинув капюшоны меховых малиц, мы почтили его память минутой молчания. Какой силы и мужества был человек!

На следующий день, изучив погоду, мы решили стартовать в бухту Тихую, так как остров Рудольфа был закрыт туманом. Мороз тридцать пять градусов, сильный ветер, но ясно. Долго грели моторы, более двух часов, но когда заняли свои места и попытались вырулить на старт — самолет ни с места. Лыжи корабля крепко примерзли ко льду. Раскачивали веревками хвост машины, били кувалдой по лыжам, делали под ними подкопы — ничто не помогало. Морской солоноватый лед и десятисантиметровый снежный покров, как крепкий цемент, держали лыжи. Попеременно давали газ то правой группе моторов, то левой. Бесполезно. Тогда решили, что в самолете останутся Черепичный и Шекуров, а остальные вместе с зимовщиками будут раскачивать хвост. В стороне расчистили лед, положили ряд досок, чтобы, если вдруг самолет сорвется с места, перерулить на них. На этот раз «сорваться» удалось. Самолет исчез в тучах снега, а мы все, подхваченные воздушной струёй моторов, полетели, кувыркаясь, по льду. Когда все собрались, самолет с выключенными моторами стоял на досках. Но, увы, пока мы готовились к старту, а это заняло целых восемь часов, погода испортилась. Сильно запуржило и на Тихой. Всю ночь я вставал через каждые два часа, получал погоду и анализировал ее. В три часа Черевичный разбудил механиков и отправил их греть моторы. Погода как будто бы налаживалась. Моторы грелись, я составлял ледовое донесение последней разведки. В 08.20 стартовали без всяких осложнений. В 10.20 на горизонте показалась Земля Франца — Иосифа, окутанная туманом.

Оледенелый, колюче сверкающий край земли. Призрачно

проплывают в безмолвии ледяные купола бесчисленных островов. Ландшафт схож с лунным. Иногда даже кажется, будто наш многомоторный гигант несется над мертвой поверхностью Луны.

Подавленные величием царства холода, как зачарованные, любуемся фантастической картиной.

Много раз я ходил над этим архипелагом, но никогда не мог привыкнуть к его дикой, какой–то сказочной красоте.

Первым нарушил молчание Черевичный. Оторвавшись от иллюминатора, он спросил:

— А на куполе острова Рудольфа, где расположен аэродром, не могут быть такие трещины, замаскированные снегом? — и показал на слегка выпуклое плато острова Райнера, края которого спускались в море, зияя глубокими черными безднами.

— В тридцать седьмом году их не было. Прилетим–посмотрим, — ответил я, внутренне содрогаясь от одной мысли, что может с нами случиться, если действительно при посадке угодим в такой провал.

Почти все острова Земли Франца — Иосифа находятся под мощным, до трехсот метров, пластом льда. Острова образованы первозданными породами — в основном базальтами. Языки ледников медленно сползают в море, рождая айсберги. Зимой трещины ледников забиваются снегом и невидимы, но летом, когда снежный покров исчезает, они зияют своей мрачной пустотой. К счастью, такие трещины, как правило, образуются на краях ледников, при спуске их в океан, и нам они мало угрожают, поскольку садится самолет на вершину купола. В фиолетовых далях всплыли до боли знакомые очертания острова Рудольфа.

— Впереди — Рудольф, — сказал я.

— Не уверен, что Рудольф, — смеясь, ответил мне гидролог экспедиции Николай Трофимович Черниговский. — У меня такое впечатление, что на посадке нас встретят не люди, а настоящие селениты! И вообще, Валентин Иванович, куда вы нас завезли? Разве возможна жизнь в этом застывшем царстве?

— С претензиями прошу обращаться к Либину, это он и его коллеги создали здесь первый полярный аэродром, — парировал я.

Либин полушутя–полусерьезно ответил:

— Не знаю, есть ли у селенитов банька, а у нас вы можете, дорогой Николай Трофимович, сегодня же попариться.

Вскоре перед нами полностью предстал весь остров. В фиолетовых сумерках отходящего дня виделась неправильной формы трехглавая пирамида — с вершинами, словно обрызганными густой вишневой краской, а дальше на север уходили бесконечные пространства замерзшего океана.

— Это стартовые огни? — спросил Черниговский.

— Да. Видишь костры, и слева трактор? — кивнул Черевичный утвердительно.

Внизу под ногами пламенели три точки, вокруг них снег был не фиолетовым, а пурпурно–золотистым. Лыжи самолета неслышно коснулись поверхности аэродрома. Тяжелая машина легко заскользила по снегу и остановилась у последнего костра. Разминая затекшие от долгого полета ноги, выпрыгиваем на снег. Радостные крики, приветствия, крепкие рукопожатия, быстрая выгрузка почты, посылок, свежих фруктов, — и все мы, во главе с хозяином острова Сергеем Воиновым, садимся в огромные открытые сани, впряженные в трактор ЧТЗ.

Далеко внизу, у самого подножья острова, на фоне океанских льдов чернеют высокие стройные мачты радиостанции и домики зимовки. Окна уютно светятся. Жесткий, пронизывающий (даже меховую одежду) ветер несет колючую снежную крупу, сечет глаза, забивается под капюшоны, но никто не замечает холода, слышатся приветствия, вопросы, смех.

Я смотрю вниз, все мне здесь знакомо. Отсюда четыре года назад мы штурмовали полюс. Это остров славы советской авиации!

Соскакиваю с саней, Либин за мной, и мы идем с ним по гладкому, отполированному ветрами льду купола, вниз к жилью. Чувство радости наполняет наши сердца. Сколько здесь пережито нами за те тринадцать месяцев! Высадка на полюс, поиски экипажа Леваневского. Мы любуемся своим, ставшим таким родным ледяным царством. Сказочная картина. Океан, солнце, ослепительный блеск зеленых и синих ледников, бесконечные горизонты манящих просторов. Зимовка. Хожу по комнатам. Четыре года назад здесь жизнь била ключом: сновали вездеходы, связные самолеты, тракторы, собачьи упряжки… Теперь пустовато, на зимовке шесть человек. Грустно от воспоминаний. Многих из друзей, штурмовавших полюс, уже нет. Погибли Михаил Сергеевич Бабушкин, Павел Головин, Яков Мошковский, Алеша Ритслянд, Серафим Иванов. Славные завоеватели полюса! Вы отдали свои жизни изучению Арктики. Память о вас всегда будет жить в наших сердцах!

Остров выполнил свое первое назначение, он был трамплином, с которого советские летчики завоевали полюс, а сейчас это самая северная метеорологическая станция.

Много катастроф и трагедий разыгралось на этой удивительной земле, хранящей обломки кораблей с американскими и итальянскими названиями, остатки погребенных подо льдом хижин, нарт, шлюпок, экспедиционного

снаряжения. У самого берега могила с покосившимся крестом. На нем короткая надпись: «Сигурд Майер. 1904 год». Кто он, этот безвестный Сигурд Майер, отдавший свою жизнь во имя науки? Какая страна, какой народ послал его сюда?

В 1937 году мы тщетно пытались найти могилу легендарного Георгия Седова, похороненного на мысе Аук его верными спутниками Пустошным и Линником. Все засыпал тысячетонный обвал льда и базальта. Нет могилы Седова — первого русского человека, пытавшегося покорить полюс.

Пять суток просидели мы на Рудольфе. Ураганная пурга обрушилась на остров. Ветер доходил до сорока метров в секунду. Жили на куполе, в маленьком, ушедшем в лед. балке. От него по натянутому тросу ползали, сменяя друг друга, к самолету и делали все, чтобы ветер не сломал и не унес его. К счастью, ураган из врага превратился в нашего друга — засыпал шасси, почти до фюзеляжа.

Тринадцатого марта к вечеру ураган прошел. Начался «аврал. Ветер и тридцатиградусный мороз так спрессовали сугробы, что железная лопата с трудом откалывала куски снега. Откопав машину, начали очищать ее от снега, забившегося внутрь. На аврал ушло пятнадцать часов работы всего экипажа и двух зимовщиков. Наконец все готово. На юге чуть брезжит рассвет. Машина перегружена до предела, но естественный аэродром Рудольфа как будто нарочно создан для взлета самых тяжелых машин. Его поверхность наклонна к океану. На полном газу мчится наша машина к двухсотметровому обрыву берега. Я считаю секунды и знаю, что мы обязательно взлетим до обрыва, но неприятное чувство помимо воли закрадывается в душу. Все напряженно смотрят вперед, на одинокий рубиновый язык костра, зажженного на краю бездны, и вот метрах в ста пятидесяти от него самолет, как бы нехотя, отрывается и тяжело повисает. Сильный ветер встряхивает машину. Внизу сквозь клочья тумана сереет океан. Хаос ледяных нагромождений. Мы идем низко: выше сплошная облачность, а наша задача — наблюдать льды. На этом участке перелета — остров Рудольфа — мыс Челюскин — нам предстоит пройти более двух тысяч километров надо льдами океана.

Первую треть этого маршрута еще никто никогда не проходил, и потому с таким напряженным интересом все всматриваются в горизонт. Грозно свисают мрачные, черные тучи. Бескрайние пространства открытой воды пенятся зелеными волнами. Машина почти касается их гребней, идет на бреющем полете, шарахаясь от выскакивающих из тумана редких айсбергов. Температура воздуха резко поднимается — признак

того, что мы пересекаем теплый фронт циклона. Гофрированные крылья самолета начинают покрываться матовой коркой льда. Черевичный внимательно наблюдает за этим и, обращаясь ко мне, спрашивает:

— Что будем делать? Сильно леденеем!

Я молчу, мне нельзя упускать из вида льда. Наблюдать аа ним — наша главная задача, но и обледенение начинает принимать угрожающий характер. Уже начинает трясти винты моторов, конвульсивно вздрагивает хвост. Сильные струи смеси спирта и глицерина и перемена шага винтов только временно помогают сбросить лед. С надрывом воют моторы. Радист Саша Макаров передает по радио:

— Оборвало от тяжести льда выпускную антенну, перехожу на запасную!

Дальше раздумывать нельзя. Черевичный кивает мне, и, добавив мощность моторам, мы уходим в облака. Лед продолжает угрожающе нарастать, в машине темно. Но вот в кабинах светлеет, и мы вырываемся к яркому солнцу, низко плывущему над сплошной пеленой облачности.

Передав управление второму пилоту, Черевичный идет в штурманскую рубку. Проанализировав движение циклона, принимаем решение: через тридцать минут идти вниз и продолжать ледовую разведку. Хотя и с разрывами, все же мы будем иметь общую картину ледового покрова в этих широтах. Подходит расчетное время, и мы осторожно «ныряем» вниз.

На высоте двухсот метров облачность кончается. Под нами тяжелый многолетний лед, покрытый толстым слоем снега. Видимость отличная. Зелено–голубые гряды торосов, как гигантские змеи, беспорядочно ползут во все стороны. Изредка чернеют узкие разводья чистой воды, пересекают наш курс. Веду корабль и наблюдаю за льдами, нанося их условными знаками на путевую карту. На основе этой карты буду составлять «ледовое донесение», и оно уйдет в Москву и Ленинград. Там из подобных донесений будет составлена общая карта ледовой обстановки Арктики на навигацию 1941 года. Там — главный штаб, мы разведчики. От точности наших донесений зависят действия штаба — когда начинать навигацию, где и какие поставить ледоколы, сколько караванов и каких отправить из Мурманска во Владивосток и из Владивостока в Мурманск.

Наш гидролог Черниговский льды с высоты полета наблюдает впервые, Либин тоже. Передаю им свой опыт ледовой разведки. Рассказываю и показываю, как определить возраст льда, его толщину, торосистость, заснеженность, направление дрейфа; «ученики» быстро схватываю! главное и с увлечением ведут

наблюдение.

За навигационными расчетами время летит незаметно. С навигацией сложно. Здесь уже большое магнитное склонение и малая сила горизонтальной составляющей, а потому так неуверенно работают магнитные компасы. Стрелки компасов «гуляют» от 25° до 40°. Солнце закрыто облаками, обещанные радиомаяки бездействуют. Но вот верхняя облачность кончается. Пеленги солнца показывают, что мы на курсе.

По моим расчетам, скоро должен показаться остров Шмидта, единственный ориентир на маршруте. Низкий Просвечивающий туман над океаном, а впереди характерная форма облачности уже сигнализирует о приближении земли. Под нами опять чистая вода. Это тоже признак суши. Сильный ветер гонит пенящуюся волну. Тонкий, еле уловимый штрих рассекает далекую облачность. Я показываю на облака пилотам.

— Земля!

— Остров Шмидта. Миль сорок!

Чуть справа, впереди, величественно наплывает высокий ледяной остров. Он подтверждает точность нашего полета. Расчеты верны. Подходим ближе. Остров закутан плотной пеленой тумана, и издали его не отличишь от облака. Открыт остров экспедицией ледокола «Садко» в 1935 году. Сквозь разрывы тумана видно, как сильный ветер несет снежные пелены по глянцевитой поверхности трехсотметрового купола, сбрасывая их в дымящиеся черные полыньи у берега. Остров позади. Теперь мы идем на северо–восток, оставляя к югу мыс Арктический на Северной Земле. В тяжелом дрейфующем льду много разводий, и по ним длинной вереницей сказочных кораблей уходят куда–то на север, еще в неисследованные просторы Арктики, айсберги, чтобы много месяцев спустя через пролив Фрама выйти в Атлантический океан и навсегда исчезнуть в его теплых водах. Айсберги, сколько же их здесь! Породили их ледники Северной Земли, которые с более чем тысячеметровой высоты медленно сползают в океан.

Широта — 83°00′, долгота 95°00′ восточная — точка поворота! Даю курс на мыс Челюскин. Циклон остался позади, в океане. Под нами простирается уже море Лаптевых. Здесь прекрасная погода. Такого чистого, прозрачного, «звенящего» воздуха, такого яркого солнца нет нигде — ни в Крыму, ни на Кавказе, ни в Термезе! Всеми цветами радуги сияют ледяные поля!

Наша оранжевая звездокрылая птица стремительно мчится вперед, пересекая незримые параллели. Справа в зыбком мареве — ледяные массивы гор Северной Земли. Остров Октябрьской

революции, остров Комсомолец, остров Большевик, остров Пионер — все открыты и нанесены на карту в наше славное время, советскими людьми. Этот архипелаг пока мертв и пустынен. Только маленькая одинокая зимовка приютилась на острове Октябрьской революции.

Вскоре впереди, как легкое радужное облако, засеребрилась земля. Ее призрачные формы постепенно приобретают четкие контуры. Теперь ни у кого нет сомнений, что это земля. Далеко на юг уходят цепи пирамидальных заснеженных гор, а от них на север, к морю, вытянулась пологим скатом долина. У самого берега на снегу резко выделяются черные прямоугольники домиков и высокие мачты радиостанции.

— Мыс Челюскина назван в честь первооткрывателя — капитан–лейтенанта Семена Ивановича Челюскина, участника Камчатской экспедиции тысяча семьсот сорок первого года. Самая северная точка Азии! — тоном гида объявляю я, и самолет плавно идет на предпосадочный круг.

— Где аэродром?! Ты видишь, Валентин? — кричит Черевичный.

— К востоку в семи километрах! — отвечаю я. Но никаких признаков посадочной полосы нет. Под нами заснеженный лед в высоких наддувах, словно океан застыл в сильный шторм.

Вдруг я замечаю черные фигурки людей и собачьи упряжки, а около них, среди снежных сугробов, трепещущее полотнище черного флага. Я показываю пилотам, Черевичный чертыхается.

— Что это? Неужели ничего лучшего нет? Они же сообщали — аэродром готов, с нетерпением ждут нас! Каминский говорит:

— Наддувы и снежные заструги, очевидно, мягкие. Надо садиться. Идти некуда!

Выбираем место поровнее и идем на посадку. Машина, как разъяренный барс, делает прыжки с одного снежного вала на другой, грохот, скрежет. Часть приборов выскакивает из своих креплений, треск — и правая лыжа ломается. Машина останавливается. Черевичный, а за ним и все мы выпрыгиваем из машины и осматриваем лыжу. К счастью, лопнули только верхние обтекатели, ремонт для золотых рук наших механиков не больше чем на день.

Смущенно здороваются зимовщики. Оказывается, ни начальник зимовки Проценко, ни кто другой не знали, какой же должен быть аэродром.

— Искали самое ровное место в районе Челюскина, как написано в инструкции: километр на километр! — растерянно оправдывался Проценко.

— Зачем километр на километр? Да разве своими силами вы

можете сделать такой аэродром? Ведь нам нужна полоса пятьдесят на семьсот метров! Полоска, а не ваше ломай–поле для испытания танков! — горячился Черевичный.

— Вот же подпись, смотрите — километр на километр! — совал нам в руки какие–то отпечатанные на машинке листки начальник зимовки.

— Ну, ничего! Не переживай, — уже успокаивал его Черевичный. — Завтра расчистим полосу, отремонтируемся и улетим.

От аэродрома до зимовки оказалось десять километров. Ехали на вездеходе и собачьих упряжках. По пути, у самой зимовки, увидели великолепную взлетную полосу. Мы показали ее зимовщикам.

— Но от нас же требовали площадку — километр на километр, а тут метров двести на километр. Как мы могли нарушить приказ?

Мы с сожалением осматриваем полосу, использовать ее, увы, нельзя: с места нашей посадки на «аэродром Челюскин» сюда можно добраться только на вездеходе.

Связались с Усть — Таймыром, в надежде перелететь к ним на облегченной машине и уже оттуда, загрузившись, продолжить полет. Таймыр ответил, что у них аэродромов нет, передуло ветрами.

Два дня, в пургу, на тридцативосьмиградусном морозе, готовили взлетную полосу. Попытки механиков нагреть и запустить моторы не удались. Ветер выдувал все тепло четырех десятилитровых специальных примусов, прежде чем оно доходило до картеров. 17 марта ветер стих. Температура — 40°. Но моторы нагрели быстро и легко запустили. Решено лететь в залив Кожевникова. Это четыреста километров. Там бензин и ровный лед реки Хатанги. А отсюда с полной загрузкой для разведки не взлететь. Натура оказалась сильнее нас. Пурга заметала нашу работу.

Облегченная машина оторвалась быстро. Покачав крыльями челюскинцам, взяли курс на Хатангу, где и сели на ровном льду залива Кожевникова. Прекрасный, естественный аэродром! Быстро откопали бочки с горючим и, как всегда, ручными насосами перекачали тридцать девять бочек в баки самолета и в 02.15 московского времени взяли курс по маршруту бухта Кожевникова — бухта Марии Прончищевой — остров Котельный. Цель — ледовая разведка. И вот через семь часов тридцать минут — благополучно сели на лед у зимовки острова Котельного.

Как и везде, радушная встреча с зимовщиками Зимовка совсем маленькая, всего один жилой дом. Экипаж ночевал в

дощатом сарае, но в спальных мешках было тепло и уютно. Утром обсудили всем экипажем наши социалистические обязательства. Решили экономить горючее, смазку и ресурсы моторов за счет точного самолетовождения и технически грамотной эксплуатации материальной части. Наш парторг собранием доволен.

Михаил настоящий коммунист, честен, принципиален, суров к попустительству и по–отечески добр к людям! В нашем экипаже он новый человек, но его спокойные и деловитые советы явно благотворно влияют на все наше «казачество и чем дальше мы уходим от Большой земли, тем быстрее идет сближение экипажа с Каминским. В высоких широтах он впервые, однако, очень быстро осваивает нашу тактику самолетовождения и привыкает к капризам Арктики. Истину, высказанную Черевичным: «С Арктикой надо обращаться на «вы» — он принял полностью. Несколько лет он проработал на Чукотке, где выполнял сложные полеты. Он привык верить работе магнитных компасов. Каково же было его удивление и растерянность, когда на участке остров Рудольфа — мыс Арктический он впервые столкнулся со сбоем в их работе.

Привожу записи из его экспедиционного дневника:

«Без всяких видимых причин, при устойчивом режиме, стрелки компасов, потеряв всякую устойчивость, ходили из стороны в сторону на 25°, а если чуть–чуть исправишь курс в какую–либо сторону на 5°, то и стрелки компасов уходят в ту же сторону до 40°. На меня произвела большое впечатление уверенность Аккуратова, с какой он вносил поправки в курс. Укажет прямо по горизонту направление — и глядишь, в конце концов компасные стрелки встанут точно на курс! Это тем замечательно, что никаких видимых ориентиров в окружающем пространстве нет — кругом лед, вода и теряющийся в дымке горизонт».

Конечно, такой отзыв приятен для любого штурмана, но ничего удивительного в моей работе не было Каминский еще не знал методики навигации в высоких широтах и не был знаком с астронавигацией, а она — основа самолетовождения в Арктике. В полете он успешно осваивал эти знания, которые не давались тогда ни в одной летной школе и не были изложены ни в одном учебнике не только у нас в Союзе, но и в других странах. Мы эти знания добывали сами, штурмуя арктические «бастионы». Наш нелегко накопленный опыт мог передаваться нами в полетах или, реже, на летных сборах и конференциях. Только в 1959 году была издана книга, давно написанная автором этих записок: «Самолетовождение в высоких широтах».

Второй день сидим на Котельном. Порывы ветра сотрясают

стены домика. О вылете не может быть и речи. С трудом добравшись до самолета, осмотрели его крепление и вернулись обратно. Одни, утомленные закачкой горючего, пошли «досыпать», а другие занялись обработкой ледового материала. Черевичный с увлечением читает своего Омара Хайяма и ждет, когда я составлю очередное ледовое донесение. Каминский записывает события дня в судовой журнал и вслух радуется, что на последнем маршруте расход горючего удалось сократить на шесть процентов, а потом говорит:

— Все наши задержки с вылетом из–за медленной заправки горючим.

— Миша, да ты никак открыл Америку? — отрываясь от чтения, бросает Черевичный.

— Качаем из бочек вручную. Десять минут при работе в паре на одну бочку. Это шесть часов сорок минут на полную заправку, да плюс на раскопку, да на взятие пробы, да на установку бочек и смену фильтра — это еще четыре часа!

— Миша, ясно, как арктическое солнышко! Всего десять! А за это время погода портится — и мы сидим день, два, три! А вывод?

— Надо качать электромоторной установкой, и не из бочек, а из цистерн!

— Золотая истина гласит твоими устами! А где вся эта техника?

— Пусть позаботится начальство. В своем отчете мы должны поставить этот вопрос. Полетов будет много, так дальше нельзя!

— В будущем согласен — и это будет! А сейчас придется подождать. Что ты хочешь? Я сам видел на Центральном аэродроме в Москве, еще несколько лет назад горючее по две бочки к самолету доставляли на росинанте и качали вручную. А нас уже заправляли из цистерн на автомашинах. Техника дойдет и сюда!

— Дойдет! Как ты, командир, при своем характере миришься с этим? Надо требовать! И при возвращении в Москву я добьюсь этого!

Наш спор прервал радист, выложив на стол целый ворох радиограмм со сводками погоды и прогнозом, полученным с острова Диксон. На Врангеле ясно. Остров находится в зоне обширного антициклона, захватившего всю восточную Арктику. Но южнее и к западу — всюду пурга, низкое давление, сплошная облачность. Внимательно изучив сводку и прогноз, решили, что к вечеру назавтра погода должна улучшиться. Ночевать остались в домике зимовщиков, устроившись в спальных мешках на полу.

На следующий день утром, увы, наш прогноз не оправдался. Пурга выла, словно взбесившаяся. Механики посмеивались за

обедом над нашим просчетом и предложили утвердить для синоптиков их годовой праздник, если таковой когда–либо будет, 1 апреля. Дружный смех всего стола одобрил это предложение. Но не успел смех стихнуть, как мы все почувствовали: что–то произошло. Несмотря на застольный шум, было ощущение какой–то звуковой незаполненности.

— Да пурга же кончилась, казаки! — крикнул Черевичный, открывая дверь наружу.

Все бросились за ним. Ветер действительно стих, но снег продолжал густо сыпаться на землю. Новые сводки погоды были благоприятны. Решили лететь. Впереди лежал самый сложный и длинный этап переле 1а: более двух тысяч километров над океаном, кроме того, мы летели не по прямой на остров Врангеля, а делали глубокий заход к северу и тем усложняли и удлиняли свой маршрут.

Все было взвешено, учтено, и в 13.40 мы вырулили на старт.

Шел снег. Видимость не превышала ста метров. Взлетали вслепую. Отличные гироскопические приборы позволяли нам проделать эту сложную операцию четко и уверенно. Спустя полчаса мы «нырнули» вниз и на высоте двухсот метров увидели под собой льды океана.

В 15.00 впереди появилась громада скал острова Жапнетты, а дальше к северо–западу серел остров Генриэтты. Унылые, голые базальтовые скалы, частью, покрытые льдом и припорошенные снегом, отвесно обрывались в океан. Хаотично навороченный торосистый лед — зеленый, синий и голубой, искрошенный о выступающие базальтовые зубья, медленно двигался мимо острова.

— Сцилла и Харибда! — не удержался кто–то от сравнения, пораженный видом.

— Жаль, Язона нет на нашем «Арго», — рассмеялся я, — и даже курс тот же на юго–восток.

Эти острова открыты в 1881 году американской экспедицией Де — Лонга на яхте «Жаннетта». Яхта была раздавлена льдами, а сам Джордж Де — Лонг и часть его спутников погибли от голода в устье Лены, куда добрались на шлюпках, таща их на себе по дрейфующим льдам. Остальные члены экспедиции во главе с инженером Джорджем Меллвилом были спасены русскими политическими ссыльными. За спасение американских исследователей сенат и президент США Вильсон наградили их медалями и именными часами.

Над могилой погибших американцев на одном из островов дельты Лены до сих пор стоит высокий деревянный крест. На картах крупного масштаба это место называется Американской

могилой. И все, кто знает ту трагическую историю, с глубоким уважением относятся к могиле чужеземных героев. Местность вокруг на сотни километров пустынна. Только изредка проплывут рыбаки, они–то и поддерживают могилу в порядке. Мы с Черевичным сажали здесь наш гидросамолет, поднимались на берег и подолгу стояли у могилы. Теперь уже сто лет, как лежат они в русской земле. Мы, советские исследователи, помним их и чтим, потому что пришли они на нашу землю с дружбой и миром!

Погода к югу улучшилась. Появились разрывы в облаках, и льды заискрились. Какое их здесь разнообразие! Сколько работы для глаз ледового разведчика! Вот по тем голубым заторошенным льдам не пройдет и самый мощный ледокол, а рядом ровные белые поля, по ним свободно пройдет не только ледокол, но и потянет за собой караван груженых кораблей. Я еле успеваю их классифицировать. Формы, мощность, размеры, цвет, оттенки, возраст — все переводится в формулу их проходимости.

Было ясно, но в воздухе стояла морозная дымка, которая снижала видимость до шести километров. Мы летели уже четвертый час курсом на мыс Блоссом острова Врангеля. Здесь еще никто никогда не плавал. Мы помним наказ профессора Зубова и с особым интересом всматриваемся в простирающиеся под нами ледяные пространства.

Сильный встречный ветер неумолимо пожирал наши запасы горючего. Вместо расчетных двухсот километров в час наша путевая скорость упала до ста шестидесяти. Бортмеханик Шекуров, всегда спокойный и внешне безразличный ко всем нашим эволюциям в полете, на этот раз дважды предупредил меня, что горючего на Котельном взято в обрез, оно быстро тает и необходимо как можно скорее добраться в бухту Роджерса. Мы понимали его волнение. Кругом океан, непогоды, а запасные аэродромы очень далеко. Это заставило нас выбрать кратчайший путь на остров Врангеля.

Однако мы не забывали тщательно следить за горизонтом, особенно к югу, где некогда в середине XVIII века сержант Российского флота Степан Андреев увидел берега «незнаемой земли», впоследствии получившей название Земля Андреева.

Холодное мартовское солнце низко катилось по горизонту, часто скрываясь в морозной мгле, окрашивая ее в золотисто–оранжевые цвета. Ровные ледяные поля, смерзшиеся между собой, явно не дрейфующие, лежали под самолетом. Они вспыхивали мириадами огней, как только падал на них солнечный луч. Глубокие синие тени от высоких торосов и серые пятна тумана с резко очерченными границами, — словно крутые берега и пологие холмы. При таком обманчивом освещении они уже не раз

приковывали наше внимание своим поразительным сходством с сушей. Но мы имели на этот счет опыт. Теперь мы были осторожнее, и уже ни у кого из нас не вырывался преждевременный, счастливый крик: «Земля!!!» Даже тогда, когда мы все ясно видели приближающиеся берега незнакомого острова. Так было и сейчас. На меридиане Земли Андреева, справа по курсу, сквозь тонкую пелену тумана, прорывая ее, высились две заснеженные вершины, озаренные заходящим солнцем.

— Земля! Земля!!!

Самолет пошел на сближение. На этот раз не было миража. Из тумана ясно и отчетливо вырисовывались два заснеженных пика. Остроконечные, ледяные, без единого темного пятна, хорошо освещенные солнцем.

— Остров? Как по–твоему, Валентин? — сказал обрадованно Черевичный.

— Остров! Но откуда он мог сюда попасть? Какие течения его могли занести?

— Ты думаешь, течения… — Иван многозначительно посмотрел на меня.

Я не решался назвать этой тверди… А почему бы и не она? Ведь где–то здесь, правда несколько южнее, более полутораста лет назад она и была замечена.

— Давай посмотрим ее, Иван! — взмолился я.

— А горючее? И к тому же все закрыто туманом, кроме этих двух вершин.

— Значит, опять потерять эту землю? — вырвалось у меня.

— Зачем терять? Ты знаешь место, уточним координаты, а летом вернемся. А пока сфотографируй и нанеси на карту.

— Но эти земли не стоят почему–то на месте! Иван, вспомни земли Джилиса, Макарова. Их встречали вновь всегда в другом месте. Так было и у Якова Санникова!

— Сравнил! — хмыкнул Черевичный — Санников гонялся за своей землей на собаках, а у нас вон какая техника! В навигацию весь этот район излазим, ни один камень не скроется от наших глаз!

— Камень не скроется, а эта глыба может уплыть! — вмешался в разговор Либин, внимательно рассматривая вершины в сильный бинокль.

— Яша, как он здорово похож на айсберг, — обрадовался я поддержке.

— Но какой–то странной формы, непохожий на новоземельский или североземельский.

— А может быть, «канадец»? — спросил Каминский.

— Быть может, и пришелец с Канадского архипелага, Михаил Николаевич, — ответил Каминскому гидролог Черниговский, неотрывно следя за проплывающими мимо нас снежными вершинами.

Мы замолкли. Наши взоры жадно изучали эти таинственные горы. Я уже мысленно рисовал себе, как там, ниже тумана, тянутся тундровые берега неизвестной земли.

— Сколько километров до бухты Роджерса? — оборвал мои видения Иван Иванович.

— Шестьсот. При таком ветре три с половиной часа хода.

— Пошли на Роджерса, — прогудел Черевичный, поплотнее усаживаясь на своем ящике.

В бухте Роджерса, исходной базе нашей экспедиции, предстояло тщательно проверить всю материальную часть самолета, пересчитать и составить новую полетную карту, изготовить все недостающее для лагерной жизни на дрейфующем льду, испытать научные приборы при низких температурах, подготовить навигационную часть и, выждав хорошую погоду, стартовать в неведомое! Неужели свершится сокровенная мечта, более века вынашиваемая полярными исследователями всех стран?!

Задумывались ли мы, что ждет нас в случае неудачи? Конечно же! Но мы знали, что никогда не будем брошены, какая бы беда ни случилась.

Метеостанция бухты Роджерса живописно расположена на одной из галечных кос лагуны. Весь поселок под снегом. Добротные дома из сибирского леса до крыш в сугробах. На краю поселка фактория, а еще дальше застекленное здание из кирпича — оранжерея, где изумрудным глянцем блестят огурцы и пылают помидоры. Это чудо на всю Арктику. На студеном острове — свои свежие овощи. На столбах с перекладинами сушится с десяток белых медвежьих шкур, черные шкуры моржей, а среди них сотни невесомых, как ветер, шкурок песца, белоснежных и голубых, будто сумерки, наиболее редких.

У фактории всегда людно. Низкорослые, закутанные в меха эскимосы сдают пушнину в обмен на муку, сахар, пестрые ткани, охотничьи припасы… За прилавком лоснящееся жиром, опухшее лицо с хитрыми, ускользающими глазками. Нас с Черевичным встречает с приторной вежливостью.

— Добро пожаловать, дорогие соколы! Милости просим, редкие гости! Для вас все отпущу. Шкурки отменные. По госцене берите, никто не осудит! Я здесь хозяин!

Голубое облако забилось в его ловких руках.

— Убери! Нам не подходит!.. — говорит Черевичный. — Нам

нужны оленьи шкуры для пола в палатках. Вот распоряжение Союзпушнины на отпуск двадцати штук.

Факторщик внимательно читает распоряжение и разводит руками.

— И о чем там только думают? Олени–то на острове не водятся! Вот забирайте медвежьи, а то и песца!

— Медвежьи слишком тяжелые, а песец дорог! Факторщик округлил удивленно глаза на последнем слове.

— Тогда обратитесь к начальнику острова. В навигацию ему завезли с материка. А для себя голубые–то возьмите, для жен или там кому, не старые, чай! — уже суше посоветовал он.

Мы молча повернулись и пошли к начальнику острова. Да, не перегрузили бы самолет эти воздушные шкурки и не были бы лишними для наших родных… Но главное для нас — наш полет.

Песцов в бухте Роджерса было великое множество. Мы не раз наблюдали, как песцы копались в мусорных отбросах у кухни зимовки и не спеша пробегали мимо окон. Зимовщики ловили их на приманки, положенные под ящики из–под папирос, поставленные на ребро и поддерживаемые в таком положении палочкой, от которой в форточку протягивался шнур. Песец прямо на глазах подходил к приманке, под ящик, «охотник» дергал шнур, палка вылетала — и ящик прихлопывал пушистую добычу. Из пойманных пяти песцов зимовщик обязан был четыре сдать в факторию, а пятого оставлял для себя. Такое положение было узаконено, и оно устраивало обе стороны.

Неповторим в своей захватывающей красоте остров Врангеля. Много раз я прилетал на эту далекую землю. В черную полярную ночь, пронизанную феерическими огнями северных сполохов, как завороженный смотришь и не наглядишься на колдовство игры света, забыв о дикой стуже. Человеку свойственна любовь к огненным потехам, но как жалки и ничтожны самые пышные фейерверки и световые салюты перед буйством северного сияния.

Ночь. Тихая, звездная. Тонкий, еле уловимый звон ледяных кристаллов и стук твоего сердца — единственное, что нарушает сказочный покой… И вдруг на черном бархате далекого горизонта вспыхивает зеленоватый отблеск, и вот он уже в выси превращается в медленно вращающийся клубок, и из него, разматываясь, выползает узкая, яркая лента, которая опоясывает полнеба, рождая вокруг себя десятки таких же лент. Переплетаясь в кольца и узлы, ленты пытаются достичь зенита, им навстречу по вертикали неожиданно падают широкие зелено–голубые полотнища, пронизанные извивающимися оранжево–красными нитями. А в зените загораются цветные короны. И все пылает — и небо, и заснеженные горы. Мгновенно все исчезает, но тут же

начинается сначала, совсем по–другому.

Интересна история открытия острова Врангеля. Впервые о его существовании услышали от чукчей в начале XIX века. Вождь чукотского племени Камекай рассказал Фердинанду Петровичу Врангелю — русскому полярному исследователю, что с берега мыса Якан в ясные летние дни бывают видны на севере горы. Врангель пытался на собачьих упряжках достичь этих гор, но тяжелые, торосистые льды и открытая вода заставили его вернуться обратно. На составленной им карте он указал: «Горы видятся с мыса Якан в летние дни», нарисовал большой остров. Вероятное местоположение неизвестной земли, как выяснилось позже, было предсказано точно. И только спустя четверть века английский капитан Келлет на корабле «Геральд», участвуя в многолетних поисках пропавшей экспедиции Джона Франклина, в августе 1849 года, крейсируя во льдах Чукотского моря, неожиданно увидел в отдалении землю. Этот остров назвали в честь корабля островом Геральд. А западнее был обнаружен другой неизвестный остров, но подойти к нему не могли из–за льдов. Остров назвали Землей Келлета.

Спустя шесть лет американец Джон Роджерс прошел на военном корабле «Винсент» в непосредственной близости от острова Келлета, но, вероятно из–за тумана, землю не видел. Роджерс официально заявил, что никакой земли там, где ее указывали Врангель и Келлет, он не обнаружил, — видимо, ее не существует. Только в 1867 году американский китобой Том Лонг, промышлявший на корабле «Нил», внезапно натолкнулся на неизвестный берег. В знак уважения к первому открывателю Лонг назвал найденную землю Землею Врангеля. А пролив позже назван проливом Лонга.

В 1881 году, в поисках пропавшей американской экспедиции Де — Лонга, американец Хупер на корабле «Томас Корвин» высадился на острове Врангеля и поднял на нем американский флаг, переименовав остров в Новую Колумбию. Спустя месяц к острову подошел второй поисковый корабль «Роджерс» с капитаном Берри. Будучи знаком с работами Фердинанда Петровича Врангеля, Берри решил оставить за островом старое наименование, которое дал острову двадцать лет назад капитан Лонг. Это название осталось до сего времени.

В сентябре 1916 года царское правительство в официальной ноте объявило острова Врангеля и Геральд принадлежащими России. Возражений эта нота не встретила. Ни одно правительство ее не оспаривало.

В 1921 году, воспользовавшись тяжелым положением молодой Советской Республики, любители чужого добра и чужой

земли предприняли попытки отторгнуть от Советской России острова Врангеля и Геральд.

Первого сентября 1921 года на остров Врангеля высадилась британская экспедиция во главе с уроженцем Канады, английским подданным Алланом Крауфордом, который поднял британский флаг и объявил остров владением Великобритании. Заявление заканчивалось словами: «Боже, храни короля».

Бог сохранил английского короля, но все участники захвата советской земли погибли. Живой осталась только эскимоска Ада Блекджек, которую оккупанты бросили одну на острове, обрекая на голодную смерть. Но до материка они не дошли, погибли по пути.

На смену англичанам пришли канадцы.

Капитан Нойс оставил на Врангеле колонию из канадцев и эскимосов с запасом продуктов и снаряжения на два года. Хищнически истребляя все живое, канадцы собрали богатую добычу, чувствуя себя в полной безопасности. Еще бы! Ведь премьер–министр Канады Уильям Кинг с трибуны парламента прямо заявил, что остров Врангеля является принадлежностью Канады.

Советское правительство решило раз и навсегда положить конец желаниям отторгнуть острова от России.

В 1924 году капитан Борис Владимирович Давыдов на канонерской лодке «Красный Октябрь» подошел к острову Врангеля, снял незаконно установленный оккупантами британский флаг, установил красный флаг Родины и, забрав всю группу канадцев, вывез их на материк, конфисковав добытую ими пушнину, моржовую и мамонтовую кость. (Бивни мамонта нередко находили и в 30 — 40-х годах.)

В том же году вопрос об острове Врангеля был поднят представителями СССР на англо–советской конференции. Представители Англии заявили, что правительство Соединенного Королевства никаких претензий на остров Врангеля не предъявляет, а посылавшиеся туда суда следует рассматривать как спасательные экспедиции.

Анакуль

На острове у меня было много друзей. Особенно я подружился с эскимосом Анакулем. Он учил меня тонкостям моржовой и медвежьей охоты, управлять собачьими упряжками и жить зимой в тундре. Я не оставался в долгу и отдавал ему все знания, накопленные мною на Большой земле. Особенно его интересовала практическая астрономия. Эскимосы и чукчи умеют пользоваться небесными светилами для определения стран света, но определять свое местоположение — нет. На секстан Анакуль смотрел, как на некое божество. Сообразительный, исключительно тактичный, он быстро освоил эти премудрости, как и карты местности.

Вот и в этот прилет он не отходил от меня, интересуясь, зачем и куда мы уходим в океан.

— Корабли там не плавают, зверя нет! Зачем вам льды?

Я знал, что у эскимосов и чукчей существует легенда об уходе некогда существовавшего племени онкилонов, после их поражения в битве с чукчами, куда–то на север, в океан, где якобы находится неизвестная земля. Легенда очень старая, и эскимосы неохотно ею делятся. Задаю провокационный вопрос:

— Но в океан, на север, весной уходят птицы, а осенью возвращаются обратно! Ты сам мне показывал их стаи. Зачем они летят в океан, где только один лед?

Анакуль долго и сосредоточенно смотрит на меня, словно ожидая от меня ответа на мой же вопрос, и наконец, осторожно оглянувшись на стоявших невдалеке эскимосов, тихо говорит:

— Однако там земля! Деды говорили моему деду. Зачем же птицам идти на мертвые льды? Им нужен корм, гнездовья. Льды движутся, ломаются, как на них выводить птенцов.

— Ты веришь в эту незнаемую землю? Ответь, как другу: надо ли нам летать на ее поиски?

Опять долгая пауза. Анакуль достает из подвешенного к поясу мехового чехла широкий нож и чертит им по плотному насту.

— Смотри, вот берег Большой земли. К западу мыс Шелаюкий, к востоку — мыс Шмидта. Деды говорят, здесь шла битва онкилонов с чукчами. А вот отсюда, с мыса Шелагского, они ушли на байдарках в океан. А в полутораста километрах против мыса Шелагского лежит остров Врангеля. Понял?

С нескрываемым удивлением слушал я рассказ Анакуля, внимательно вглядываясь в карту, скупыми линиями вычерченную на снегу. От его железной логики таяла надежда на далекую, легендарную землю, находящуюся якобы к северу от острова Врангеля. Конечно же, байдарки не ледоколы! После поражения онкилоны, точнее, их малая оставшаяся часть добралась до острова Врангеля и осталась на нем. Я вспомнил, как два года назад на мысе Блоссом видел руины каких–то странных построек, врытых в землю. Похожие на землянки, изнутри они были выложены плавником. В куче обгоревших костей моржа и медведя был обнаружен зубчатый костяной наконечник копья и тяжелая боевая палица из члена моржа. Значит, уже давно остров был обитаем. Потом что–то случилось: его население вымерло или по каким–то причинам покинуло остров.

«Так, так, — думал я, внутренне подтрунивая над самим собой. — Хотел поймать Анакуля, выпытать о таинственной земле, а он одним щелчком разбил казалось бы неопровержимую гипотезу корифеев науки!» Но сдаваться рано. Оставался еще весьма весомый аргумент — перелеты птиц.

Слова его, конечно же, расстроили… Неожиданно, хлопнув меня по плечу, он сказал:

— Зачем меняешь лицо? Океан большой и хитрый, работы в нем много. Лицо не надо менять, лицо всегда должно быть сильным!

Мы оба рассмеялись и закурили трубки.

— Ты помнишь то мертвое становище на Блоссоме, скажи, какие люди там жили? — спросил я его.

— Никто не знает. Может, чукча, может, онкилоны. Мой народ суеверен. Никто туда не ходит, боятся злых духов.

— Значит, по–твоему, к северу от Врангеля неизвестной

земли нет? А откуда же возвращаются стаи жирных птиц? Где они добывают корм и выращивают потомство?

— Океан велик, там много неизвестного. А онкилопы дальше Врангеля идти не могли. Самолетов не было, ледоколов тоже. А птица зря не летает! Смотреть надо, тогда узнаешь!

— Ну, вот и спасибо! — рассмеялся я. — А ты спрашивал — зачем, куда летим в океан, где один лед и не ходят корабли! Вот и летим, чтобы легче было ходить кораблям через льды, а попутно посмотрим, где жируют птичьи стаи. Кто знает, океан велик, как говоришь ты, может, и увидим незнаемую землицу!

Двое суток мы отдыхали на гостеприимном острове. Приводя себя в порядок после длительного перелета. На третий день приступили к подготовке первого вылета к «полюсу неизвестности». Для точного учета веса разгрузили весь самолет. Из его обширных трюмов, как из Ноева ковчега, на снег выносилось все экспедиционное снаряжение. В Москве, при сборе экспедиции, казалось, что все готово, но сейчас выяснилось, что очень многого нам не хватает и много взято лишнего, а потому шла тщательная проверка и пересмотр всего снаряжения. Заняты все.

Экипажу помогали зимовщики. Черевичный мрачно посматривал на наши растущие горы тюков, ящиков, свертков. Спорил о каждом предмете и с возмущением восклицал:

— Не пароход же, братцы? Где ваше благоразумие?!

Мы растерянно разводили руками, как бы извиняясь, и в десятый раз пересматривали, что же оставить?

— Ну, хорошо, чертова наука, оставляй! Все оставляйте! Наше счастье, что аэродром безграничен и ровный как стол, хоть бильярдные шары гоняй! — тут же успокаивал он нас и опять подолгу вымеривал шагами ровное поле лагуны.

Механики в люльках, продуваемые на высоте весьма бодрящими ветрами, часами копались в раскрытых пастях моторов. Ученые проверяли свои многочисленные приборы и настойчиво требовали от экипажа взять все три лебедки на шесть тысяч метров, три тысячи и сто метров. Наша логика до них не доходила, они никак не хотели понять, что шестикилометровая лебедка может заменить две другие.

После обеда испытывали предложенный мной способ приготовления лунок во льду толщиной до трех метров. Метод очень прост: два с половиной килограмма аммонала, детонатор и бикфордов шнур. За десять минут получается лунка диаметром до двух метров. Это экономило время и освобождало трех человек от изнурительного труда

Вечером обсуждали, как устроить научные наблюдения при

помощи глубинной лебедки. Гидрологазд при измерении глубин океана, взятии проб воды и грунта со дна Гудут помогать два механика — Валерий Барукин и Саша Дурманенко. Метеорологические наблюдения возложены на меня, так как метеоролога в экспедиции нет. Также я должен помогать в астрономических наблюдениях и расчетах. Шефом кухни будет Черевичный. Каминский отвечает за продукты и помогает радиосвязи. Шекуров — ведет общее наблюдение за техникой лагеря. Кажется, все остались довольны — «безработных» нет.

Второй вечер сижу и рассчитываю новую карту для полета. Карта — основа самолетовождения. Белый лист ватманской бумаги со специальной сеткой условных меридианов — вот и все! А что там? Океан или неизвестные земли? Узнаем на днях. Сейчас же нас больше интересует, как будут вести себя навигационные приборы, особенно магнитные компасы. Удастся ли найти льдину, годную для посадки?

Наконец все было готово, но… старт не состоялся, началась пурга. Пять суток бесновался снежный шторм Ветер доходил до такой силы, что с гор, примыкающих с севера к лагуне, со свистом летели галька и мелкие камни Горы почернели — снег сметен. Аэродром превратился в ровную ледяную поверхность, а самолет засыпало плотным снегом, который с трудом поддавался лопатам. Отсиживаясь в теплых уютных каютах зимовки, мы с тоской прислушивались к завыванию пурги, опасаясь за целость самолета. К счастью, он был надежно закреплен стальными тросами за вмороженные в лед бревна, и чем больше заносило его снегом, тем легче сопротивлялся он усилиям ветра. А скорость ветра доходила до сорока метров в секунду (скорость урагана по шкале Биффорта двадцать девять метров). Дома, заметенные снегом до карнизов крыш, вздрагивали от яростных ударов ветра. Каких усилий стоило нам пробираться к самолету! То держась друг за друга, то ползком, привязанные к натянутому между самолетом и домом стальному тросу, пробирались мы через эти неистовые триста метров. Иногда оставались ночевать в холодном самолете, так как не было сил вернуться обратно.

Двадцатого марта взошло солнце на географическом полюсе, но в широтах района, куда мы летели, солнце еще было на малой высоте. Меня как навигатора это не устраивало. Чем меньше высота светила над горизонтом, тем больше ошибка в астрономических определениях координат за счет рефракции. Это понимали все члены экспедиции, а потому задержка никого не волновала.

Двадцать первого марта пурга превратилась. Мощный антициклон, охвативший всю восточную часть Арктики принес

солнечную, морозную погоду, которая, по предсказаниям синоптиков Москвы, должна была распространиться и на всю северную часть земного шара, то есть от Гренландии до Аляски.

У нас полное безветрие, температура — 25°. Яркое, но холодное солнце до боли режет глаза, заставляя носить темные очки. Вся колония у самолета: эскимосы, полярники научной станции, пионеры школы–интерната. Гудят мощные лампы подогрева моторов. Черевичный с Каминским на собачьих упряжках в последний раз осматриваю г взлетную ледяную дорожку, с ними за каюра начальник острова Николай Оськин. Проверяю и устанавливаю астрономический указатель курса по координатам стоянки самолета. Последние рукопожатия — и мы занимаем свои рабочие места. Быстро, один за другим запускаются хорошо пригретые моторы, короткий опрос готовности каждого члена экипажа — и самолет начинает разбег.

23.35 московского времени. Пробежав более двух тысяч метров, самолет тяжело, словно нехотя, отрывается и, медленно набирая высоту, идет параллельно берегу острова.

— Пойдем в обход гор! — кричит мне Черевичный.

— Держись над морем, выйдем к мысу Пилляр, а там возьмем курс на север, — отвечаю я, видя, какого напряжения стоит Черевичному удержать машину с такой нагрузкой.

Совсем рядом промелькнули зеленые изломы льда, слева, выше нас, стремительно проносился высокий, скалистый берег острова. Нехотя, но самолет все же набирал высоту. Вот уже двести метров. Шекуров, не спуская рук с секторов управления моторами, внимательно следил за стрелками приборов, и все мы напряженно вслушивались в рев винтов, следя за выражением лица главного бортмеханика. Стрелки высотомеров через двадцать минут подошли к четыремстам метрам. Слегка убрав газ, мы облегченно вздохнули и перешли на горизонтальный полет.

— Как, Дима, вытянули?

— Вытянули, дьяволы! Ощущение — словно на себе тащил! — стирая капли пота со лба, отвечает мне Шекуров,

Четко и ритмично гудят моторы. Я ухожу к себе в штурманскую рубку и склоняюсь над столом с картами, чтобы дать курс к заветной точке. Вдруг какой–то чужой звук нарушил мощный хорал моторов, до боли резанув по сердцу. «Кажется, в первом», — мелькнула мысль. Выглянув в иллюминатор, я увидел тонкую, черную струю дыма, бьющую из выхлопных труб первого мотора, и тут же услышал:

— Валентин, подготовь курс обратно! Что–то с первым! — с досадой проговорил Черевичный, внимательно поглядывая то на

приборы, то на дымящий мотор.

— Прогар выхлопного клапана, — доложил Шекуров и сбросил газ у первого мотора.

— Штурман, курс!

Левым разворотом машина выходит на курс и, медленно теряя высоту, на трех моторах тянет обратно. На прямой Черевичный дает команду полностью отключить «больной» мотор.

Саша Макаров передает на базу, что идем к ним на трех моторах, будем через тридцать минут. Самолет устойчиво держится на высоте двести пятьдесят метров. С легким правым креном он похож сейчас на огромную подраненную птицу, тяжело уходящую от опасности.

Подсчитываю посадочный вес к моменту прилета на базу и вопросительно смотрю на пилотов.

— Горючее сливать не будем! Сядем с этим весом! — уверенно отвечает на мой немой вопрос Черевичный.

Уже виден поселок с его высоким электроветряком. Пилоты с ходу, не меняя курса, низко подводят машину и на большой скорости сажают перегруженный самолет. К остановившейся у якорной стоянки машине бегут зимовщики, уже узнавшие от радиста о неисправности мотора.

— Ну, самое худшее мы испытали, — сказал Черевичный, спускаясь по трапу из люка. — Теперь не то что на «полюс недоступности», а к дьяволу в зубы лететь можно! Отличная машина!

На следующий день все четыре мотора работали исправно– механики заменили прогоревший клапан. Что послужило его прогару, выяснить не удалось, но во всяком случае не перегрузка, так как потом с этим же весом мы налетали более ста часов. Но несмотря на готовность машины, вылететь не удалось. Опять неистово задула пурга, ломая все прогнозы синоптиков.

Москва запрашивала о причине возврата. По тону радиограммы чувствовалось, что там обеспокоены.

В ночь на 2 апреля природа, наконец, утихомирилась. Анализ сводок погоды благоприятный. Приехавшие с северной части острова на собачьих упряжках эскимосы рассказали, что у них все эти дни стоял штиль и было ясно. Очевидно, бешеные ветры в бухте Роджерса имеют местный характер.

Всем поселком откапываем занесенную до крыльев машину. Как из глубокого капонира, на моторах выруливаем на старт.

В 21.00 по московскому времени самолет оторвался от льда бухты Роджерса и, набирая высоту, пошел в обход горного хребта. Я встречаюсь глазами с Диомидом Шекуровым.

— Отлично! Выдержит еще лишнюю тонну! — прибавляя газ,

уверенно и весело говорит механик, догадываясь о моих мыслях, и, нагнувшись ко мне, добавляет: — Моторы в порядке! Теперь веди нас хоть в межпланетное пространство!

Прошли мыс Большевик. Незыблемая базальтовая скала гордо высится среди заснеженного и оледенелого пространства.

Меняю курс, и через несколько минут мы над океаном. Последняя обетованная земля, пусть студеная, осталась позади. Что–то нас ждет?

Установив курс с поправками на снос и долготу места, выхожу в пилотскую рубку. Черевичный хватает меня за руку, крепко жмет и, сияя счастливыми глазами, говорит:

— Не сказка ли это?! Мы, обыкновенные, простые ребята, идем осуществлять то, что казалось недоступным всему миру! Подумайте только! В район «полюса недоступности»!

— У меня у самого как–то не все укладывается в мыслях! Сказка, фантазия, сон!

— Нет таких крепостей, какие бы не брали большевики! Ведь так, ребята, мои дорогие! — не сдерживаясь, кричит Каминский.

Да простит нас читатель за эту невольную эмоциональную вспышку, но пусть он мысленно представит себя на нашей чудо–птице, гордо несущейся над хаосом Ледовитого океана, и, если у него в груди бьется горячее сердце, полное любви к жизни, к Родине, — он примет и поймет наше состояние.

— И возьмем! — вторит Каминскому Черевичный.

— Возьмем! — передает в тон им по радио Саша Макаров.

Залитый потоками солнца, застывший океан уходил в голубые дали.

Нелегко штурману вести корабль в безориентирной местности, но еще сложнее в высоких широтах. Трудно предусмотреть, как будут вести себя магнитные компасы, когда мы войдем в район «полюса недоступности», — ведь там неизвестно даже магнитное склонение. Надежда только на солнечный указатель курса (солнечного компаса тогда еще не было), потому так важна была для нас солнечная погода. Ленинградский ученый, профессор Жонголович, разработал для нас специальные солнечные таблицы для определения своих координат в полете, они просты и достаточно точны, но, чтобы получить свое место, необходим двухчасовой разрыв между первым и вторым измерениями высоты светила. В полете я пользовался своим методом определения координат, который уже применял в полете на Северный полюс в 1937 году, — он, правда, менее точен, но позволял быстро определить местонахождение. Методом же профессора Жонголовича пользовались уже на льду, когда не были ограничены временем или когда на небосводе

одновременно находились солнце и лупа. Звездами и другими планетами не пользовались, так как к периоду наших полетов наступил сплошной полярный день и звезд не стало видно. И все же астрономический метод ориентировки в высоких широтах единственный и самый точный, он позволяет самолету быть автономным, независимым от земли. Во время Великой Отечественной войны астрономический метод ориентации не раз выручал нас, когда экипаж уходил в далекие тылы гитлеровского рейха и, чтобы не разоблачить себя работой радио» или пеленгатора для получения местонахождения, опирался только на «воздушную астрономию». Мы скрытно появлялись там, где нас не ждали, и бесконтрольно, со стороны врага, уходили к себе, находясь над его территорией по восемь и более часов.

Шел четвертый час полета. Несмотря на ясное голубое небо, сильный штормовой ветер северо–восточного направления сносил наш самолет влево на 22°. На широте 74°15′ картина льдов резко изменилась. Пошли многолетние паковые льды, особо выделялись огромные ледяные поля с мощными торосами сглаженных форм. Пока все знакомо Сюда мы неоднократно ходили в ледовую разведку. Высота солнца, взятая на широте 76°40′ и долготе 180°30′, показала, что мы уклонились влево. Ошибка была больше допустимой, я быстро ввел поправку в курс и стал искать причины.

Мы не сразу заметили, что у нас замерз часовой механизм солнечного указателя курса, то есть вышел из строя наш главный прибор направления (перегорела электрическая обмотка подогрева). Очевидно, минут двадцать пилоты вели корабль по остановившемуся прибору. Сделав временную поправку на уклонение, я предложил вести самолет по гирополукомпасам. Из всех магнитных компасов удовлетворительно работал только один, карданный, периодического типа, усовершенствованный нами. Но даже его катушка при кренах корабля колебалась до ±20°. Остальные стандартные компасы вышли из строя совершенно.

Третьего апреля в 01 24 московского времени новое определение показало, что северо–восточный ветер усилился, самолет сносит влево на 24° Полет проходил на высоте трехсот метров Тяжелый паковый лед со множеством недавно образовавшихся торосов, большие разводья. Мы приближались к точке посадки. Из–за сильного ветра пять с половиной часов мы шли со скоростью до ста пятидесяти километров в час (вместо предполагаемой при вылете сто семьдесят восемь), но у меня не было оснований сомневаться в своих расчетах Линии положения, определенные по солнцу, четко пересекали линию пути нашего

самолета, приближавшегося с каждой минутой к заветной точке.

Третьего апреля в 01.55 московского времени, на широте 77˚00′, долготе 185˚00′ (западная 175˚00′), мы перешли рубеж, где кончалось известное и начиналось неведомое. Дальше человек никогда не бывал! Никогда!

Где–то здесь в 1928 году сели на вынужденную Уилкинс и Эйельсон при попытке достигнуть «полюса недоступности». Это была крайняя точка проникновения человека в «белое пятно». По микрофону, как штурман, объявляю:

— Экипаж самолета СССР-Н-169 вторгся в район «белого пятна»!

Либин, Острекин, Черниговский врываются в штурманскую рубку и, тесня меня в угол, щелкают фотоаппаратами льды океана.

Пилоты отмечают этот момент плавным покачиванием самолета с крыла на крыло, а Диомид Шекуров, посмотрев через иллюминатор вниз, скептически махнув рукой, проговорил:

— Льды — они и есть льды! Все то же!

Под самолетом проплывали большие поля, разделенные грядами торосов, с узкими разводьями чистой воды. Глаза неотрывно следят за горизонтом. На всех темные очки, но глаза болят от яркого света, отраженного ледяной поверхностью.

Проходит час, другой. Ритмично гудят моторы. В их монотонной песне — наше спокойствие. Черевичный, Либин и Острекин в моей рубке. Здесь меньше шума, свободнее и совсем тепло. Благодаря оранжевой окраске самолета солнечные лучи напревают штурманскую кабину так, что можно работать без меховых перчаток. А наружный термометр показывает — 32°.

Следя за льдами, мы заметили много полей, пригодных для посадки тяжелого самолета. Это радует, но будут л» такие же льды там, впереди?

— Да! Очевидно, в этом районе новых земель нет! — несколько разочарованно говорит Черевичный. — Уж очень здесь глубок океан!

— А вы верите измерениям Уилкинса? Вот сядем и проверим сами, тогда и можно будет решать, есть ли здесь неоткрытые земли' — возражает ему Либин и взглядом просит моей поддержки.

Я молчу. Сейчас меня больше всего интересует самолетовождение. Верны ли мои расчеты, правильно ли я давал курс пилотам? Через час посадка в намеченной точке. Только там, на льду, можно будет точно определиться.

Тяжелый морской бинокль переходит из рук в руки.

— Нет, не вижу пальм земли обетованной! — с иронией

говорит Черевичный, передавая бинокль Каминскому. Тот медленно водит им по горизонту, замирает в одном месте и, быстро наклонившись к Ивану, вручает ему бинокль, указывая рукой вперед, правее курса. Ученые бросаются к Черевичному.

— Опять айсберг! — говорит Черевичный, отдавая бинокль Либину.

Все чаще и чаще я беру высоты солнца и за пять минут до расчетного места объявляю:

— В 03.55 широта 81˚25′, долгота 181˚00′. Прошу «колумбов росских» приготовиться к отдаче якоря!

Черевичный довольно кивает и показывает на хаотические нагромождения льдов.

— Пройдем вперед! Вон там что–то белеет, — говорит он.

Через семь минут мы над издали замеченной льдиной. Это большое поле годовалого льда зажато со всех сторон, как кольцом, тяжелым паковым. Снежная поверхность с небольшими застругами заманчиво блестит в лучах низкого солнца.

Мы делаем круг, второй, пытаясь на глаз определить толщину льда, ибо инструментального определения нет. (Нет его и сейчас.) Тревожно бьется мысль: выдержит ли?

Аварийная радиостанция, запас продуктов, палатка — в компактных тюках, сосредоточены у выходного люка. Для быстрого, в случае аварии, выброса на лед. Так же строго распределены обязанности аварийного аврала. Все предусмотрено, и все же мы волнуемся.

— Это старая льдина, ей не меньше года! — кричит Иван Иванович, чувствуя мои сомнения. Видимо, они тревожат и его.

— Поле надежно, по секундомеру тысяча пятьсот метров. Смотри, оно спокойно выдерживает давление окружающего льда, — отвечаю я, внимательно изучая поле во всех его деталях.

Все прилипли к иллюминаторам.

— Что же, пошли? — говорит Черевичный.

— Пошли! — одновременно отвечаем мы с Каминским.

— Я сбрасываю на лед дымовые бомбы, чтобы по их султанам легче найти льдину при заходе на посадку. Но, как и следовало ожидать, на малой высоте мы потеряли наше поле. Наконец впереди, чуть слева, мы увидели длинный шлейф черного дыма и пошли на посадку.

Почти чиркая лыжами по торосам, самолет перескакивает последнюю гряду и, мягко коснувшись снежной поверхности, стремительно скользит по льду. В конце пробега машина резко подпрыгивает, потом еще и еще и останавливается…

На какое–то мгновение мы замираем: мы на «полюсе недоступности»!!!

Не выключая моторов, как условились, выскакиваем с Каминским на лед и пешнями проверяем крепость льда.

— Все в порядке! — кричит Михаил Николаевич, и из самолета один за другим выпрыгивают все члены экспедиции. Купаясь в ослепительных лучах солнца, гордо реет водруженное нами знамя Родины. Непередаваемое, радостное состояние!

Без шапок, тесно сбившись у древка знамени, мы кричим «ура», обнимаемся, тиская друг друга. Какое–то хмельное состояние огромного счастья!

Наша буйная радость постепенно уступает место четкой деловитости. Быстро осматриваем льдину и ставим машину так, чтобы при первых признаках сжатия льда успеть подняться в воздух или вырулить на соседнюю паковую льдину. После осмотра все собираются у самолета. Гидролог Черниговский, весь закутанный в меха, топает ногой по льду и, горя глазами, говорит:

— Вот он, район «полюса недоступности»! Наш, братцы, советский!

И, не чувствуя холода, он пересыпает колючий снег с руки на руку, с той любовью, с какой перед посевом пробует землю на пашне крестьянин.

Быстро развертываем лагерь. Оранжевыми маками палаток расцветает снежное поле.

Уточняем свое место по звездам. На ясном солнечном небе они невидимы для глаз, но сильная оптика специального (пассажного) теодолита позволяет отлично их видеть по заранее предвычисленным эфемеридам. Координаты льдины № 1: широта 81°27′ОУ, долгота 181°15′00» восточная, та, что требовалась по плану.

Льдина представляет собой поле размером тысяча двести на четыреста пятьдесят метров.

Наш неутомимый бортрадист Александр Александрович Макаров уже связался с мысом Шмидта, передает короткое сообщение в Москву о произведенной посадке и о начале научных работ на льдине.

Я закладываю шурф, заполняю его шашками аммонала. Гулкий взрыв. Над образовавшейся прорубью ставим гидрологическую палатку для глубоководной лебедки.

Долго выбираем ледяную кашу из образовавшейся полыньи, ее стенки двухметровым обрывом уходят в черную бездну океана. Что там, в его глубине? Это покажут всевозможные приборы — термометры, батометры, вертушки Экмана, гирляндой навешанные на тросе. После восьми часов непрерывной работы все научные точки на нашей льдине были открыты. Бодро

застучал мотор гидрологической лебедки, ему вторил движок электростанции, и казалось, что не было под нами океана, а сидели мы где–то в заснеженной степи Оренбуржья…

К обеду на месте лагеря стоял целый городок. Выстроились в ряд с самолетом четыре палатки, метеостанция, радиоантенны, высокая металлическая мачта с алым полотнищем Государственного флага страны, длинные ряды черных флажков обозначили взлетно–посадочную полосу аэродрома; раздавались уже бодрый стук мотора лебедки, позывные радиостанции, аппетитно гудели примусы в жилых палатках, дразнящие ароматы камбуза разносились окрест, и ко всему прочему веселые переклики работавшего экипажа — все это так не вязалось с таинственным наименованием — район «полюса недоступности», что казалось, вот–вот (как пошутил Каминский) появится милиционер из ОРУДа и начнет регулировать движение на нашем проспекте под названием Океанская фантазия.

После обеда все собрались в самой большой палатке и уютно расположились на мягких оленьих шкурах и спальных мешках. Началось сообщение первых научных данных. Новость гидрологов потрясла всех: на глубине 2647 метров лот достиг дна океана! Это было так неожиданно, что как–то с трудом верилось, но батометр с этой глубины принес образец грунта. Сомнений не было больше, глубины на «полюсе недоступности» оказались в два раза меньшими, чем предполагали ученые всего мира, основываясь на результатах измерения Уилкинса у южной границы этого района.

Вскоре в палатку в клубах холодного пара вполз через входной рукав Черниговский. Лукаво улыбаясь, он осторожно что–то прятал под малицей. Обжигаясь и дуя на горячий кофе, Черниговский рассказывал:

— Что ни час, то Нептун выдает новости! Смотрите, в океане богатейшая жизнь! А ученые всего мира предполагали, что этот район является также и «полюсом безжизненности!» — И он, как величайшую драгоценность, вытащил из–под малицы стеклянную колбу, где в прозрачной воде сновали мелкие ракообразные существа.

— Тоже мне улов! — скептически бросил радист Саша Макаров. — Из него ухи не сваришь! Мокрицы какие–то!

— Да это же, как креветки! Одесский чилимчик! Пойми, где есть они, там существуют более совершенные и крупные организмы! Эти мокрицы — индикаторы жизни, и, я уверен, мы еще здесь наткнемся на медведя! — горячился Черниговский.

— Не думаешь ли ты, Никола, что умственные способности белого медведя значительно ниже, нежели у некоторых

энтузиастов? Что ему надо в этой пустыне? — подтрунивал над ним Дурманенко.

— То, что и в других районах Арктики. Здесь богатейшая для него охота и никто не беспокоит…

Долго еще продолжались бы споры, но работы на льдине было так много, что вскоре все разошлись по своим секторам.

Только к утру закончился аврал. Теперь все начали дежурить по вахтам. Непрерывно стучал мотор гидрологической лебедки, опускавший трос в пучину океана, и на поверхность появлялись тайны, тысячелетиями ревниво хранимые Арктикой. Так, на глубине трехсот метров, под слоем воды с отрицательной температурой до — 1,68° был обнаружен слой воды с положительной температурой. Нижняя граница этого слоя находилась на глубине семисот пятидесяти метров. Очевидно, это был тот могучий поток атлантических вод, который, как гигантская «теплоцентраль», пронизывает арктические воды Северного Ледовитого океана. Не потому ли в высоких широтах Арктики зимние температуры значительно выше, нежели в более южных широтах, у берегов Сибири?

На вторые сутки пребывания экспедиции на льдине № 1 радисту Саше Макарову удалось установить прямую радиотелефонную связь с Москвой.

У аппарата был Папанин.

— Как расположились? — спросил он.

— Привет, Иван Дмитриевич! Расположились хорошо, живем в двух палатках. В них сравнительно тепло, — отвечал Черевичный.

— Какая у вас погода?

— До сих пор была ясная. Дул слабый ветер. Сейчас метеорологические условия несколько ухудшились. Термометр показывает тридцать пять градусов мороза.

— Каковы данные льдины?

— Льдина хорошая. Толщина ее два метра. Она ограждена грядами торосов.

— Сколько дней намерены работать? Как себя чувствуют все участники экспедиции?

— Предполагаем закончить все работы за пять–шесть дней. Чувствуем себя великолепно. Всем шлем горячий привет!

Намеченный план работы на льдине № 1 был выполнен досрочно, за четверо с половиной суток. Мы перекрывали даже наше соцобязательство. Каждый работал за троих. Непрерывно, днем и ночью, велись научные наблюдения. Помимо этого надо было успеть приготовить обед и ужин. Для этого из опреснившихся верхушек старых торосов натаивали воду. Спали

урывками, по два–три часа в сутки. Холодный, обжигающий воздух развивал невероятный аппетит. Рассчитанных Институтом питания четырех тысяч двухсот ежедневных калорий только–только хватало. Особенным «обжорством» отличались работавшие на глубоководной лебедке. Для них Иван Иванович, наш шеф камбуза, организовал дополнительное питание, прямо у лунки, куда непрерывно на стальной струне–тросе уходили специальные приборы.

Лебедки крутили золотые руки наших механиков. Изнемогая от сумасшедшей нагрузки, они и здесь находили минуты для веселья и хорошей шутки. Во время дежурства Черниговский, при поднятии проб воды и грунта со дна океана, вдруг вытащил очередной батометр и испуганно вскрикнул. К батометру был привязан круг украинской колбасы и пол–литра водки. На бирке надпись: «За усердие. Дорогому Николе от Нептуна». Этот подарок Черниговский сохранил до возвращения в Ленинград.

Шутки в нашей жизни были необходимы, они снимали нервное напряжение, сближали людей и внушали уверенность.

После вахты, еле доползая до палатки, мы падали на кучу меха и, не раздеваясь, засыпали, вернее, проваливались в сон.

Было холодно. Разыгравшаяся пурга выдувала все тепло, и даже при непрерывно горящих примусах температура в палатках держалась — 18–20°. Особенно тяжело было просыпаться и выползать на стужу. Перед сном примусы из предосторожности обязательно тушились, с подъемом эти бензиновые печки надо было разжигать, а температура к этому времени в палатках сравнивалась с наружной, доходя до — 40°. Сколько же святых угодников вспоминал при вставании дежурный! Зато, если не было ветра, при горящей печке мы раздевались до наших кожаных костюмов и как боги блаженствовали в тепле, на уровне головы доходящем до +40°, в то время как на полу температура не поднималась выше — 18°. Но никто не падал духом и не жаловался. Все были бодры и оживлены. Шутки и веселые голоса звучали в студеном воздухе лагеря.

С материком регулярно поддерживали радиосвязь. Саша Макаров был настоящим снайпером эфира. Если не было прохождения радиоволн на побережье Арктики, он связывался непосредственно с Хабаровском, Свердловском и Москвой. Бесчисленные радиограммы с Большой земли напоминали нам о том, что Родина заботливо следит за нами, наблюдая за нашей работой и жизнью на дрейфующей льдине. Находясь так далеко, мы совершенно не чувствовали себя оторванными от Родины и с удесятеренной силой продолжали свою работу. За короткое время был собран ценнейший материал по гидрологии и гидрохимии,

метеорологии и гравитации, аэронавигации и магнитологии, актинометрии и астрономии.

Первая измеренная нами глубина океана, так резко отличавшаяся от измерений Уилкинса, вызвала среди нас споры. Губерт Уилкинс серьезный и опытный исследователь — Либин решил повторить измерения.

Вторичное измерение подтвердило первую цифру: глубина равнялась 2427 метрам. Разница в 220 метров. Очевидно, это небольшое изменение произошло за счет дрейфа льдины в новую точку с координатами 81041' — 179°34′. Теперь мы были уверены, что Уилкинс ошибся, — видимо, подвело несовершенство эхолота. Разница между нашими и американскими измерениями равнялась 3013 метрам! Конечно, такого перепада рельефа дна на столь малом расстоянии не могло быть.

Пятого апреля погода стала угрожающе портиться. Атмосферное давление с 783 миллиметров упало до 766. Запуржило. Тучи снега со свистом несло по нашему «проспекту», заметая палатки. Радиомачты гнулись к вершинам торосов. Зато стало теплее. Температура поднялась до — 27°, однако ветер все усиливался, переходя в штормовой. Уже от самолета не было видно гидрологической палатки.

Все скрылось в беснующихся спиралях пурги. Чтобы не заблудиться, ходили по флажкам, расставленным через каждые десять метров.

С тревогой стали прислушиваться: не ломается ли лед. Самолет стоял в полной готовности, чтобы успеть уйти, если начнется подвижка льда. Несмотря на кажущуюся крепость нашей льдины, мы внимательно следили за поведением окружающих полей. Но за все время пребывания здесь, к счастью, никаких признаков сжатия льда мы не наблюдали.

Ветер продолжал усиливаться. В проруби гидрологической палатки уровень воды начал как–то странно колебаться, чего раньше не было. Очевидно, где–то недалеко образовались большие пространства открытой воды, и волнение доходило до нас. Иногда сквозь вой ветра доносился далекий гул, напоминающий пушечную канонаду.

Работа экспедиции продолжалась четко и бесперебойно. Приходили и уходили батометры. Коченеющими пальцами Михаил Алексеевич Острекин бережно часами крутил кремальеры своих астрономических и магнитных приборов. С озорным вызовом весело постукивали день и ночь моторы лагеря и щедро дымила кухня, распространяя божественные ароматы. Каждые три часа, вот уже четвертые сутки, я записывал показания метеорологических приборов, а через шесть часов измерял высоту

солнца для определения координат лагеря.

Всех интересовало, куда нас несет. Вскоре все выяснилось. Наша льдина двигалась с общим потоком льда на запад–северо–запад со средней скоростью восемь миль в сутки.

Тот день принес еще новость. Острекину удалось определить с предельной точностью магнитное склонение: оно равнялось +33,4°. Это были первые сведения о земном магнетизме этого района. Теперь понятно, почему не работали типовые авиационные компасы апериодического типа.

Любой навигатор, где бы он ни летал или ни плавал и к какой бы стране он ни принадлежал, всегда пользуется картой магнитного склонения, чтобы вводить поправки в истинный курс. Но полеты в высоких широтах Арктики, как показали наши наблюдения и опыт, требуют и другой карты, карты горизонтальной составляющей силы земного магнетизма. Эта карта показывает штурману — будет ли работать магнитный компас. Такая карта называется картой изодинам, и впервые, по типам компасов, была составлена для полетов в Арктику автором этих записок; без нее теперь не отправляются в полеты высокоширотные экспедиции.

Шестого апреля пурга прекратилась. Стало теплее, температура — 18°, но появилась новая забота: ветер испортил аэродром! Теперь уже было не до сна: все, кто свободен от вахт, с лопатами ходили по полю, счищая снежные заструги и наддувы. В мехах стало жарко, работали в одних пыжиковых рубашках. Яростно светило солнце, заставляя щуриться, даже в темных очках.

Восьмого апреля утром (по московскому времени в 19 00 7-го) все научные работы на льдине были закончены, и мы приступили к свертыванию лагеря. Быстро убирались палатки и механизмы. По радио сообщили, что в 21.00 по московскому времени «летающая лаборатория» заканчивает свои работы на дрейфующем льду и стартует на остров Врангеля.

Наконец снимаются метеостанция и радиостанция: беру последние показания приборов. Курс на юг! К суше! До суши 1350 километров!

В 20.45 самолет легко отрывается от льдины. Мелькают под крыльями зубья торосов, делаем широкий прощальный круг над полем. Как же оно утоптано нами! Либин смотрит вниз и говорит:

— Да, нельзя сказать, что тут не ступала нога человека! Смотри, словно целая дивизия провела ночевку!

Все поле испещрено тропками, размечено квадратами оснований палаток, следами самолета.

Обратный полет строился так, чтобы, в случае ухудшения

погоды на острове Врангеля, можно было дотянуть до мыса Шмидта, где и произвести посадку.

Вследствие дрейфа нашей льдины на северо–запад в течение пяти суток наш путь к острову Врангеля удлинился, но нагрузка самолета значительно уменьшилась, поэтому мы могли сократить свой маршрут, идя прямо через горы острова. Ясное, солнечное небо позволяло прекрасно использовать астронавигацию. Исправленный солнечный указатель курса работал отлично. Все шло по расписанию. Черевичный вытащил свою реликвию, зачитанный томик Омара Хайяма, а когда я проходил мимо пилотов в радиорубку, Каминский подмигнул мне, указывая на Ивана.

— На борту все в порядке? — улыбнулся я. — Так тебя понял, Михаил?

— Так! Разве не видишь — Омар Хайям?

Мы громко рассмеялись, и причина тому не только вездесущий Омар Хайям, облетавший с нами всю Арктику, а широкий простор океана, глубина неба и чувство удовлетворения от проделанной работы. Все это распирало нас изнутри и искало выхода.

— Что гогочете, словно насытившиеся гусаки? — весело отреагировал Иван Иванович.

И Шекуров неодобрительно буркнул:

— Рановато веселитесь! Тыщу верст еще висеть над океаном, а горючего только–только…

— Не ворчи, Диомид! Зато, какая банька нас ждет на Врангеле! — ответил Черевичный.

— Не знаю, какая банька тебя ждет на земле, но парили тебя не раз!

— Ты что разворчался? Что–нибудь не так?

— Все так! Шмидт закроет, куда уйдем?

— У нас два запасных аэродрома: Роджерс и Шмидт. Погода отличная, прогноз тоже! А если уже даже такое счастье, что закроет оба аэродрома, — сядем на лед! Бензина на примуса у тебя всегда останется?

Диомид не ответил, но в целях экономии горючего уменьшил обороты и наддув моторам, подбирая наивыгоднейший режим полета.

В 23.00 впереди на горизонте появились облака. На широте 74°15′ и долготе 180°00′ облачность перешла в сплошную. Астрономическую ориентировку и солнечный указатель курса пришлось отставить и всецело переключиться на счисление. Мы дважды снижались до бреющего полета, чтобы исправить показания высотомеров. Давление падало, но облака держались

высоко, на семистах метрах. Из бухты Роджерса сообщили, что погода отличная.

Девятого апреля в 01.15 мне удалось выйти на радиопеленг острова Врангеля, но стрелка прибора еще не реагировала. Видимость под облачностью была отличной, мы шли на высоте четырехсот метров. Встречный ветер снижал скорость. Уже семь часов мы шли над льдами. Никаких признаков земли. Черевичный прячет Омара Хайяма и вопросительно смотрит на меня.

— Путевая упала до ста семидесяти. В три тридцать, если видимость не упадет, будет земля.

Он кивает головой и еще больше затягивает секторы газа. Каминский невозмутимо крутит штурвал, старательно выдерживая курс по гирополукомпасу. Ученые давно свалились от усталости, мирно и безмятежно спят в обнимку со своими приборами. Но вот впереди появляется кучевое облако. По расчетам, это земля, окутанная тяжелой, низкой облачностью. Я смотрю в бинокль и ясно вижу скалистые горы.

— Впереди по курсу остров Врангеля! — говорю я пилотам и передаю бинокль Черевичному.

Тот долго смотрит, утвердительно кивает и передает бинокль Каминскому.

— Она! Родная! — радостно кричит Каминский и одобрительно хлопает меня по плечу.

В 3.45 мы подошли к мысу Эванс. Перевал был закрыт. Остров обходим с востока. Здесь, на траверзе мыса Гаваи, впервые удалось поймать сигналы радиомаяка мыса Шмидта, но теперь они нам уже не требовались. После того как мы обогнули мыс Гаваи, нам удалось запеленговать радиостанцию бухты Роджерса.

В 4.30 самолет СССР-Н-169 благополучно сел на лет, бухты Роджерса. В баках осталось горючего всего лишь на полтора часа.

Оставив на Врангеле Острекина и Черниговского и долив горючее в баки, через час мы стартовали на мыс Шмидта, где условия для профилактической работы на самолете более удобны.

Тепло и радушно встретили нас на Шмидте. Торжественный обед, расспросы. Нам читают статьи центральной прессы о нашей посадке на льдину № 1, о точной и уверенной работе экипажа, настойчивости ученых. Все это, конечно, в радиосводках, газет нет. Потом горячая, с паром и вениками, баня.

— Как же гениален человек, придумавший такое блаженство! — нещадно нахлестывая себя, приговаривал Диомид Шекуров сверху, с полатей, невидимый в клубах пара.

— А ты не верил, что нас ждет баня! — ответил ему Черевичный.

— Я верил… в другую, с «фитильком»…

Потом долгий сон без сновидений, в одном положении, как у новорожденных.

Проснулись от воя ветра. Мелко дрожали стенки «южного домика», где мы разместились. На столе ворох радиограмм. Сводка погоды, прогнозы, поздравительные — от общественных организаций, институтов и частных лиц. Заметив, что я не сплю, Иван проговорил:

— Опять запуржило. Ветер до двадцати восьми метров. Папанин прислал радиограмму, приказывает объем работ сократить, но точки посадок оставить без изменения.

— Либин читал? — встряхиваюсь я ото сна.

— Пытался ему прочесть, но он невнятно пробурчал:

«Потом разберемся», — и тут же свалился. Спит как мертвый'

— Узнаю по Рудольфу: умеет работать, умеет и спать! А надолго закрутило? Как там синоптики?

— Тихоокеанский циклон вылез. Местные говорят — на три дня.

— Тоже неплохо. Народ отдохнет.

Пять суток продержала нас пурга на мысе Шмидта. Только 12 апреля под вечер мы перелетели в бухту Роджерса и тут же приступили к заправке самолета горючим.

Тринадцатого апреля в 01.15, получив все необходимые данные о погоде, мы стартовали на следующую льдину. Над островом Врангеля стояла облачная морозная погода, но видимость была отличная. Обогнув гористую часть острова с востока, мы легли на генеральный курс. Самолет сильно болтало. Перегруженная машина вяло слушалась рулей Погода ухудшалась. Началось обледенение, и видимость упала. Мы уже начали сомневаться в прогнозах синоптиков Москвы и Шмидта. Облачность все ниже и ниже прижимала нас к поверхности океана. Частые снежные заряды заставляли переходить на «слепой» полет, но подниматься вверх мы не могли, необходимо постоянное наблюдение за льдом. Но вот на льду появились солнечные пятна, облачность поднялась, и через два часа впереди засинел горизонт.

Взяв несколько высот солнца, я определил местонахождение Оно ненамного отличалось от расчетного. Как и в первый полет, нас сносило на запад. Однообразная ледяная поверхность океана запестрела разводьями открытой воды. Потом опять пошел тяжелый многолетний лед.

Синие, белые, голубые и зеленые торосы самых причудливых форм, сплетаясь, беспорядочно ползли во все стороны, отделяя ледяные поля одно от другого непроходимыми барьерами. С 77-й

параллели картина льда резко изменилась Огромные разводья открытой воды, шириной до километра и длиной до двадцати пяти, разрезали все видимое пространство.

Ледяные поля носили следы свежего торошения. Очевидно, здесь недавно происходили значительные перемещения льда. Такая картина продолжалась на протяжении ста пятидесяти километров. Дальше начался сплошной паковый лед в виде огромных холмистых полей. По возрасту и мощности он превосходил пак Северного полюса, Гренландского моря, пролива Дейвиса и всех тех высоки к широт, где приходилось бывать кому–нибудь из нас. Около сорока минут мы кружили над этим хаосом, отыскивая место для посадки. Наконец наши поиски увенчались успехом. Между двух больших полей пака мы заметили старое разводье, затянутое ровным годовым льдом Несколько раз на малой высоте проходим мы над ним, изучая его в деталях. Сделал промер длины.

— Тысяча двести на четыреста метров!

— И толщина не менее ста тридцати сантиметров, — дополнил меня Черевичный.

— Окружение опасное, пак. Начнется подвижка — сомнет наше поле, — сказал Каминский.

— И хорошо, что окружает пак! — объяснил Черевичный — Смотри, Миша, паковые льдины образуют как бы арку. Все давление окружающего льда они примут на себя! Согласен?

— Давай еще пройдем. Я не все схватил, — ответил Каминский.

Еще раз проносимся над льдиной, и все приходим к единому мнению: льдина отличная!

— Пошли! — заключает Черевичный

Я сбрасываю дымовые бомбы. Мы делаем заход против дыма и, перевалив последнюю гряду торосов, касаемся лыжами ледовой поверхности. Машина скачет по застругам и останавливается рядом с высокими, пологими холмами. Быстро выскакиваем из самолета и осматриваем лыжи.

— Все в порядке. Недаром эта машина выдержала посадку на Челюскинском «аэродроме»! — смеется Шекуров. Осматриваем льдину. Все поле усеяно жесткими, как камень, застругами, из затвердевшего от ветра и мороза снега. Со всех сторон оно опоясано высокими белыми торосами, которые по форме напоминают холмы или степные барханы.

— Куда ты привел нас, в степь какую–то? — смеясь, говорит мне Черевичный.

— Сам такое впервые вижу! — отвечаю я. — Какие–то старые обветренные торосы, хоть на лыжах катайся! Не поверят

специалисты по морскому льду.

Быстро разбиваем лагерь. Наш Саша Макаров уже связался с Большой землей, доложив о благополучной посадке. Взрываем лед, ставим лебедку, метеорологическую станцию, радиомачты, астрономический пункт наблюдения. На высокой мачте в голубом небе ветер играет алым полотнищем флага, а через два часа трос глубоководного лота медленно уходит на дно океана. Черниговский, как и прежде, священнодействует у приборов. Все повторяется.

Поле крепкое, надежное, хотя его толщина всего 154 сантиметра. Для гарантии, на случай передвижки льда, Черевичный и Каминский отправляются искать запасную полосу для самолета.

На этот раз дело с разбивкой лагеря идет быстрее: у нас есть уже опыт. Ставим новую, большую палатку, где можно стоять во весь рост. В жилых же наших палатках, вернее — в спальных, можно только сидеть. Они небольшие, зато в них теплее, — конечно, когда работает бензиновая печка.

Даем свою первую сводку. Лагерь № 2 открыт, координаты: 78°31′ северной широты, 176°36′ восточной долготы. Дрейф «летающей лаборатории» начался.

Утро принесло две новости. Первая: глубина океана оказалась… равной 1856 метрам. Вторая: осматривая соседние паковые льдины, я обнаружил следы песца.

Тонкая цепочка следов изящно петляла от тороса к торосу.

Цепочка жизни!

След уводил на север. Я шел по нему, пока лагерь не скрылся за торосами. Мое открытие было встречено недоверчиво. Да я и сам был ошеломлен этой визитной карточкой живой жизни в ледяной пустыне. Для доказательства пришлось вести товарищей в торосы. В трехстах шагах от самолета на снегу отчетливо виднелась витая цепочка следов. Следы были свежими, — возможно, зверек убежал недавно, испугавшись шума самолета, когда мы шли на посадку.

Для ученых это было сенсацией номер один. Еще бы! Вот тебе и «полюс безжизненности»!

— Чем же он здесь питается? Ведь его основной корм — лемминги, которые водятся только на земле, в тундре, а до земли более тысячи километров! — задает вопрос Саша Макаров.

— Может быть, ловит какую–нибудь живность в океане? — отвечает ему Острекин.

— А симбиоз? На Рудольфе мы с Валентином не раз наблюдали, как медведей сопровождают песцы. Взаимные услуги — песец наводит медведя на тюленей, а ему остается часть

добычи, — делает предположение Либин.

— Но какие здесь могут быть тюлени? Сколько пролетели, ни одного не видели, — возражает Каминский

— Ладно, ребята, поживем — увидим, — заключает Черевичный.

Работы на льдине шли успешно. Измерения показа, что наша льдина дрейфовала на запад со скоростью три мили в сутки, в то время как первую несло со скоростью восемь миль.

Наша вторая посадка была значительно ближе к точке Уилкинса, и полученная нами глубина 1656 метров окончательно убедила нас, что американские измерения были ошибочны. Обнаруженный на первой льдине слой теплых атлантических вод был также зафиксирован и при измерениях с льдины № 2.

Из сопоставления этих данных с измерениями температур воды океана нансенским «Фрамом», бадигинским «Седовым» и папанинской станцией «Северный полюс» видно, что теплые слои атлантических вод, идя на некоторой глубине, пронизывают весь Арктический бассейн. Научные наблюдения захватывали не только наших ученых, но и весь экипаж. Это содружество очень помогало в выполнении программы исследования. Любо было смотреть, как механики ловко орудовали у глубинной лебедки, устанавливая и снимая батометры; Либину и Черниговскому оставалось только записывать их показания.

— Если бы это видел Папанин, — заявил Либин, — он не сократил бы научную программу, а наоборот, увеличил.

— Наше социалистическое обязательство нацеливаег нас выполнить всю программу в сроки, на тридцать процентов меньшие утвержденных планом! Ведь так? Но он же не знает об этом, — улыбаясь сказал Каминский.

— Судя по первой посадке, так и будет. Уверен, Иван Дмитриевич останется доволен.

Так думал весь коллектив нашей «летающей лаборатории».

Ночью Саша Макаров принял радиограмму за подписью Папанина, ответ на наш запрос. Мы просили разрешения сесть на обратном пути в точке Уилкинса, чтобы непосредственно в этом месте проверить глубину океана. Папанин посадку в точке Уилкинса не разрешил. Он предлагал нам сесть в точке с координатами: 80˚00′ — 170˚00′ западной долготы. А это означало, что маршрут наш удлиняется, горючего же у нас оставалось в обрез. Приказ нам был непонятен. Приняли решение: после выполнения работ возвращаемся на базу.

— Что они там думают? Крекингзавод, что ли, с собой возим? Двенадцать часов на полет до базы, а если лететь по указанным координатам, нужно еще четыре часа! — ворчал главный механик

по поводу радиограммы.

Уходя в полет на льдину № 2, чтобы облегчить машину, мы заправились горючим не полностью. В Москве об этом не знали и потому рассчитывали на нашу полную заправку. Сообщили о нашем решении в Москву, но ответа не последовало. Видно, согласились.

В ночь на 17 апреля после бессменной восемнадцатичасовой вахты я и Валерий Барукин спали в двухместной палатке, стоявшей под крылом самолета. Через два с половиной часа я должен был проснуться, чтобы произвести записи наблюдений за состоянием атмосферы.

Черевичный и Черниговский работали в ста метрах от нас, у гидрологической лебедки, накрытой брезентовой палаткой. Механики Шекуров, Дурманенко и магнитолог Острекин после вахты спали в большой палатке, стоявшей в сорока метрах от самолета, а Каминский и Макаров находились в самолете у передатчика на очередной вахте радиосвязи с Москвой.

Усталый, разморенный теплом горящего примуса, я быстро уснул, забравшись в теплый, пыжиковый спальный мешок. Но как бы мы ни были утомлены за эти дни, проведенные на льдине, сон был чуток. Нас разбудили крик и грохот, словно били в железный лист. Быстро сев в мешке, мы удивленно переглянулись с Барукиным, не понимая, что случилось.

— Медведь, медведь! Осторожнее в палатках! — явственно услышали мы голос Черниговского.

Инстинктивно я схватился за нож, с которым никогда не расставался в экспедициях. Какой–то миг в немом ожидании смотрели на яркие просвечивающие стенки шелковой палатки. И вдруг на одной из них четко обозначилась тень огромного зверя. Оружия, кроме ножа, никакого — все в самолете. Тень вдруг сошла со стенки палатки и исчезла. Грохот и шум нарастали с неистовой силой. Не сидеть же и ждать, пока наша маленькая палатка рухнет под тяжестью зверя!

Зажав нож в правой руке, левой я осторожно расшнуровал рукавообразный выход и высунул голову. В метре от себя я увидел морду медведя, который, испугавшись меня, медленно пятился назад, скаля желтые, массивные клыки и вытягивая черную нижнюю губу, в знак чрезвычайного удивления. Очевидно, для него я представился неизвестным чудищем оранжевого цвета с огромным туловищем, длинной шеей и маленькой головой с ничтожными зубами.

Не раздумывая, с молниеносной быстротой я нырнул обратно в палатку и распорол заднюю стенку, чтобы проскочить в самолет за карабином. Со стороны все это, вероятно, выглядело веселой,

но бездарной кинокомедией. Босиком, в одних трусах при — 30° голый человек — и рядом великолепный белый медведь. Оба напуганы и оба жаждут знакомства…

Дальнейший ход происшествия был не менее драматичным. Медведь, напуганный мною, когда я выглянул из рукава палатки, отпрянул к хвосту самолета и здесь натолкнулся на Мишу Каминского, который задом спускался по трапу из самолета, чтобы выяснить причину шума. Привлеченный меховой малицей Каминского, медведь, не раздумывая, стал наступать на него. Каминский взлетел по трапу в самолет и тут же выскочил с карабином. А медведь тем временем, привлеченный запахом использованных консервных банок, с должным вниманием осматривал их. Еще мгновение — и грянул бы выстрел, но в это время, размахивая «лейкой», подбежал Черевичный:

— Не стрелять, буду фотографировать! — закричал он. — Это же доказательство, что «полюса безжизненности» нет!

Защелкал фотоаппарат. Незваный гость, ни на кого не обращая внимания, продолжал копаться в отбросах, а потом, увидев наконец такое множество собравшихся вокруг него незнакомых существ, медленно отправился в торосы. Мы отпустили его, так как знали, что он обязательно вернется. Зверь, отойдя метров на двести, выбрал высокий торос, лег на нем и стал внимательно наблюдать за лагерем. Когда все успокоилось, мы долго подшучивали друг над другом. Иван уверял, что медведь дважды нацеливался погреться в палатке, где мы спали с Барукиным, и они с Либиным грохотом пустых ведер помешали осуществить его намерение.

У нас завязался горячий спор: убивать или не убивать медведя. Либин осторожно уговаривал, что надо изучить содержимое его желудка, — чем он здесь питается?

— Конечно, не пончиками и сосисками! — съязвил Шекуров.

— Упитан и не очень агрессивен. Он же наш гость, неужели науке, которая отвергала его существование, нужна такая жертва? Твое мнение, Валентин? — спросил Черевичный.

— Внести в списки экспедиции и поставить на экспедиционное довольствие! — шутя ответил я, отчетливо помня в метре от себя желтые клыки с капающей слюной.

Медведь стал нашим гостем. Все оставшиеся четыре дня он регулярно посещал лагерь, с удовольствием копался в отбросах, с любопытством заглядывал в ведра и поедал все, что мы бросали: куски хлеба, колбасу, консервы. На людей он теперь почти не обращал внимания, но немедленно уходил в торосы, как только начинала работать глубинная лебедка, неизменно ложился на вершину одного из них и наблюдал за нами. К концу нашего

пребывания на льдине он так привык к лагерю, а мы к нему, что перестали друг друга опасаться.

Однако в нашем лагере были предметы, которых медведь очень боялся. Прежде всего радиомачта. Однажды, возвращаясь из торосов в лагерь, он наткнулся на радиомачту и вздумал ее лизнуть. Температура была — 28°. Медведь дико взревел и отпрянул в сторону, а на металле мачты остался кусок розовой кожи. После этого он пропадал почти десять часов. Но запах поджариваемой к ужину украинской колбасы пересилил страх и обиду, — медведь опять вышел к нам, опасливо обойдя мачту радиостанции.

Богатый мир океанских глубин, следы песца и наконец появление в нашем лагере «хозяина льдов», белого медведя, бесспорно доказывали, что, вопреки предположению некоторых ученых, никакого «полюса безжизненности» в центре Арктического бассейна не существует. Жизнь земного шара богата и разнообразна, будь то раскаленные пески Каракумов или пространства Ледовитого океана.

Семнадцатого апреля утром наши научные станции одна за другой заканчивали свои программы. В 00.30 московского времени самолет уже стоял с работающими моторами. Все на местах. В самый последний момент из торосов вышел наш «гость» и уверенно направился к стартующему самолету. Черевичный дает полный газ, моторы взвывают, и я вижу, как мишка в страхе улепетывает в торосы. Делаем прощальный круг над льдиной и берем курс на юг. Внизу, на высоком торосе одиноко стоит белый медведь и, как уверял Черниговский, льет слезы по улетающим друзьям.

После предварительной обработки материалов, 22 апреля в 19.05 мы вылетели на льдину № 3. В этом полете предполагалась посадка на широте 83°00′ и долготе 180°00′. В соответствии с этим за счет горючего нагрузка самолета была увеличена. К третьему прыжку в район «полюса недоступности» мы были готовы 20 апреля, но задержала погода. Синоптики Москвы и полярных станций на мысе Шмидта, острове Диксон и в бухте Тикси лететь не рекомендовали. Глубокий циклон захватил всю область океана к северу от острова Врангеля. Улучшение предсказывалось лишь на 22-е, в связи с чем было принято решение вылетать на льдину 23 апреля.

Но утром 22-го погода резко изменилась к лучшему. После тщательного знакомства с новым прогнозом и фактической погодой всех островных станций и береговой черты решено было стартовать 22 апреля.

После сорокачетырехсекундной пробежки по идеальному

аэродрому бухты Роджерса, самолет тяжело оторвался и, медленно набирая высоту, лег на курс по маршруту: остров Врангеля — мыс Гаваи — мыс Литке и далее к 83° северной широты. Перегрузка сверх всяких добавочных норм явно сказывалась на моторах. Выбрасывая черный дым из патрубков, самолет достиг высоты ста пятидесяти метров только после получаса полета. Над океаном высота уже сто семьдесят метров. Раскинув широкие оранжевые крылья, самолет уверенно берет курс на север, к вершине нашего треугольника. Вскоре погода портится, начался снегопад. Чтобы лучше наблюдать за льдом, снижаемся до ста метров. В просвет удается поймать солнце. Мы на широте 80°00′, при долготе 174°00′ западной. Это район предписанной нам посадки. Но под нами большие Пространства открытой воды, и это заставляет нас лететь дальше, чтобы проследить ее северные границы, поскольку открытая вода в этих широтах — полная неожиданность для науки. Кроме того, в заданном районе погода была настолько плохой, что о посадке не могло быть и речи.

Дело в том, что в плохую погоду, когда отсутствует солнце, все неровности льда делаются совершенно незаметными, а следовательно, нельзя выбрать льдину для посадки.

Мы шли на малой высоте. Низкая облачность и снежные заряды прижимали нас совсем к поверхности льда. Иногда мы входили в полосы тумана, и тогда все скрывалось в его молочной белизне. Прошел час. Погода не улучшалась, а наоборот, делалась все хуже и хуже. Началось обледенение. Смываем спиртом лед с винтов машины, изменяем курс, идем западнее, чтобы выскочить из фронта циклона, не обнаруженного синоптиками. Он, этот вторичный фронт, как мы предполагали, двигался на восток. Но погода не улучшилась. Самолет все больше и больше тяжелел от нарастающего льда. Оборвало одну из выпускных антенн. Саша Макаров быстро заменил ее новой. Положение ухудшилось. Уже больше тридцати минут мы шли вслепую на высоте пятидесяти метров, и прямо под нами мелькали в просветах черные разводья воды.

Я вышел к пилотам. Машину по приборам вел Каминский. Черевичный через стекла кабины смотрел вниз и показывал рукой напарнику, ниже или выше держать высоту. Руки Шекурова на секторах газа, готовые в любое мгновение дать полную мощность всем четырем двигателям по сигналу командира. Кругом плотная стена облаков. Глаза летчиков сосредоточенны: полет вслепую на малых высотах категорически запрещен. Вне видимости встреча с препятствием — полная катастрофа. Мы это хорошо знаем и никогда не позволяем себе подобных полетов над материком. Но

здесь океан. Никаких препятствий, кроме торосов или айсбергов. Высота их не более двенадцати метров, а потому мы спокойны, имея в запасе тридцать метров. Конечно, такие полеты требуют не только высокого летного мастерства и опыта, но и слетанности экипажа, полного доверия друг к другу. Риск? Безусловно! Может быть, возвратиться? Думали и об этом. Но где гарантия, что завтра и послезавтра и потом мы не встретим такой же погоды? Ведь в океане нет метеорологических станций, и тем более в районе «белого пятна». Прогноз синоптиков? А сколько раз, дорогой читатель, вы прослушивали прогноз погоды, собираясь провести выходной день под Москвой, верили… и, промокшие насквозь, возвращались под нудным моросящим дождем. Как же можно требовать уверенного прогноза погоды в местах, куда Макар телят не гонял!

Смотрю молча на Ивана. Он озорно улыбается и не без лукавства говорит:

— Тебе очень хочется открыть неизвестную землю, твою terra incognita.

— Очень! Но лучше потом! Если мы откроем Землю Гарриса в ближайшие минуты, то некому будет об этом рассказать!

Мы оба смеемся, Либин, не поняв нас, недоуменно пожимает плечами и уходит в штурманскую рубку. Не отрывая глаз от приборов «слепого полета», Каминский спрашивает:

— Сколько будем пытать благосклонность Арктики? Ни дьявола же не видно! Надо уходить от обледенения, пока не поздно!

— Обледенение не катастрофично, — бросает Черевичный. — Будет хуже, уйдем вверх. За шесть часов полета машина съела три тонны горючего и стала легче. Вертикальная маневренность обеспечена.

Каминский молча соглашается, и весь уходит в стрелки приборов, стараясь вести самолет по их показаниям, выдерживая заданный курс, скорость и высоту.

На расчетной широте 83°00′ погода не улучшилась. Пройдя еще двадцать минут и не видя ни льда, ни неба, мы развернулись и взяли курс на юг. Часа через полтора погода стала улучшаться. Очевидно, за это время фронт прошел. В 04.00 мы решили садиться. После тщательного изучения льда было выбрано большое и ровное поле, судя по свежим торосам, достаточно крепкое. По внешним признакам льдина была вполне пригодной для посадки, но без солнца трудно было определить характер ее поверхности. На малой высоте все же удалось обнаружить, что ропаков и торосов на льдине нет, хотя есть снежные заструги. Сделав несколько замеров и сбросив дымовые бомбы, пошли на

посадку.

Прыжки, грохот, и машина останавливается. Бросаемся под шасси, они целы, но на левой лыже широкая трещина по всей подошве. Шекуров тщательно осматривает ее, подняв самолет гидравлическими домкратами, и спокойно произносит:

— Пока вы будете ловить солнце, и выуживать козявок со дна океана, лыжа будет починена.

Льдина большая: два на два с половиной километра, толщина два метра. Но вся она в жестких снежных застругах и наддувах. Все, как только освобождаются от научных наблюдений, идут на взлетную дорожку сбивать заструги. Механики день и ночь возятся с лыжей, что–то пилят, стругают и клепают. Лыжа солидная, больше трехсот килограммов. Лишь бы выдержала при взлете, а на Врангеле есть запасная.

Измерили глубину океана. Она оказалась самой большой — 3368 метров. Острекин уточнил координаты по звездам. Наша точка соответствует заданной. Широта 79°59′, долгота 169°55′! Товарищи поздравляют меня с «ювелирной работой». Должен сознаться, такая точность удивила и меня. Потом, месяц спустя, когда я читал материалы о нашей экспедиции в «Правде», в душе этим гордился, но отлично понимал, что такая точность — дело случая, — несомненно, многое зависело от счастливого совпадения. Тем не менее эта посадка подтверждала правильность наших методов навигации в высоких широтах Арктики. Статья в «Правде» под заголовком «Изумительная точность советских летчиков» наполняла наши сердца заслуженной гордостью.

К 28 апреля научные работы и расчистка взлетной полосы были закончены, и мы стартовали обратно. Погода была отличной — как на Врангеле, так и на всем побережье.

Самолет в воздухе. На высоком торосе в лучах солнца гордо реет наше алое знамя. Экипаж с благоговением смотрит на освещенное солнцем полотнище, и Черевичный тихо запевает: «Никто пути пройденного у нас не отберет!»

Мы подхватываем песню и мчимся по солнечной дороге на юг!

Широкий прощальный круг, но курс еще пока не домой. Необходимо выяснить, существует ли легендарный остров Крестьянки или какие–либо другие острова в этом необследованном секторе. Наш маршрут: льдина № 3 — остров Геральд — Бухта Роджерса.

Идем на высоте восьмисот метров. Ясная, солнечная погода упрощает наблюдение за льдами. Десятибалльный лед с редкими разводьями заполняет все видимое пространство. Никаких

признаков новых островов! Только там, где когда–то экипаж трагически погибшей шхуны «Крестьянка» видел на горизонте к северу от острова Геральд неизвестную землю, — большое скопление тяжелого торосистого льда. Мы долго кружимся, снизившись до ста метров, пытаемся разобраться: не на мели ли сидят эти ледовые нагромождения. Но льды монолитны. Ни разводий, ни трещин, по которым можно было бы определить, дрейфуют или неподвижны льды. Высокие торосы, при освещении их низким солнцем, экипаж «Крестьянки» мог принять за цепочку гор далекой земли…

— Нет и не было острова Крестьянки, — разочарованно, с грустью заявляет Черевичный и достает томик Омара Хайяма.

Я мягко отбираю книгу и говорю:

— Нет Земли Гарриса, Земли Джиллиса, Земли Санникова. Земли Андреева, Земли Полярников и еще десятка островов. Люди столетиями в них верили, наносили на карты, о них писались целые тома научных обоснований и даже фантастические романы. Мы, советские полярники, «закрыли» их. Разве это не географические открытия? Возьми твоего Омара, в нем ты не найдешь лекарства от твоей грусти!

— Благодарю, но твои слова не «яд ли мудреца»? Ты хочешь сказать, в Арктике все острова открыты? А «белое пятно» за географическим полюсом? Что там, никто не знает. Ведь все самолеты, которые там пролетали, шли на большой высоте, над облаками, и Чкалов с Беляковым и Байдуковым, и Громов с Даниловым и Юмашевым — они не видели этой части океана!

Я с нескрываемым любопытством слушаю этого удивительного человека. Не успев закончить одну из самых сложнейших, полную риска экспедицию, он уже мечтал о новой, не менее сложной, нежели выполненная. Но его слова могли растопить любой айсберг равнодушия. Я понимал его и всячески, как мог, поддерживал, не прислушиваясь к эпитетам в наш адрес: «опасные фантазеры», «мечтатели с авантюрными наклонностями» и прочее.

— Знаешь, Иван, такая экспедиция возможна, но она потребует организации промежуточной базы, — отвечаю я.

— Обязательно, и несколько самолетов. Яша, а как на это смотрит наука?

— Наука с удовольствием поступит в ваше распоряжение, — улыбаясь, отвечает Либин, — и поддержит!

Самолет, раскинув могучие крылья, стремительно мчался к далекой земле.

Одиннадцатого мая 1941 года колеса самолета коснулись бетонной дорожки московского Центрального аэродрома.

Суматоха радостной встречи. Родственники, друзья, Иван Дмитриевич, кинорепортеры, журналисты, цветы…

Мы стояли на твердой московской земле нашей, такой родной и близкой!

Война встречает в океане

Шел четырнадцатый час полета. Приглушенно выли стальные винты, устало, словно нехотя, врубаясь в пронизанный светом воздух. От длительного наблюдения за льдом — в глазах острый колючий песок. Защитные очки бессильны против этого яростного синего бездонного неба и пламенеющего льда.

Вчера, в канун дня летнего солнцестояния, на летающей лодке СССР-Н-275 мы покинули поселок Джарджан. Уходя в дальнюю ледовую разведку, мы унесли в кабинах гидросамолета тучи злых таежных комаров и смолистый запах ленского леса.

— А-а, кровососы гнусные! Зайцами летаете? Ну, погодите, устрою из вас десант в океане! — гудел наш второй пилот Гриша Кляпчин, гигант с синими глазами и розовой девичьей кожей, почему–то особо полюбившейся комарам. Щеки его распухли от бесчисленных укусов.

«Война» с крылатыми безбилетниками продолжалась долго. Удары, наносимые им, по силе были способны нокаутировать хорошего боксера, но эти маленькие хищники, не лишенные сообразительности, быстро поняли, что наиболее безопасными для них были пилоты, руки и ноги которых заняты управлением, и они с особым ожесточением пикировали на их шеи, вызывая яростные реплики. Что только мы не делали, лишь бы избавиться от этих маленьких мучителей! Смазывались бензином, одеколоном, закручивали шеи платками, открывали все люки самолета, нагоняя в кабинах температуру воздуха, равную наружной, — до минус пяти — семи градусов. Но, увы, переждав немного, комары начинали свой беспощадный штурм. Зато как счастливы мы были, когда наконец–то от них избавились. Включили отопление кабин, сняли кожаное обмундирование. Второй механик Валентин Терентьев начал готовить обед.

Вскоре по всем отсекам гидросамолета повеяло божественными запахами украинского борща и жареной Таймырской нельмы. Наши головы все чаще поворачивались назад, где за перегородкой, в бытовом отсеке, который мы называли камбузом, стояла электроплита.

— На траверзе — мыс Желания! Саша, передай: у них будем через четыре часа, после облета Земли Франца — Иосифа. Есть почта, пусть ждут, — сообщил я радисту Александру Макарову; поднявшись со своего штурманского кресла, вошел в кабину к пилотам.

— Что там в эфире? — Иван Черевичный кивнул в сторону радиста.

— Принимает что–то срочное, на мои слова только кивнул. Вероятно, погоду берет.

— Куда теперь?

— Держите пока так. А от Земли Александры двести километров к северу, где мы должны встретить южную границу каравана айсбергов, оттуда на мыс Желания. Потом по погоде — в Нарьян — Мар или Архангельск.

Черевичный присвистнул:

— Слушай, Валентин, не многовато ли?

— Маршрут — по заданию, командир. Ученых интересует южная граница айсбергов. Остаток горючего — на одиннадцать часов, хватит до Архангельска с двухчасовым избытком.

— Ясно! Но пойдем все же через Амдерму. Посмотрим озеро Тоиндо, может быть, льды на нем вскрылись. Оно будет у нас запасным гидроаэродромом в случае тумана в море.

— А почему не сама Амдерма? Там открытая вода.

— Близко южная граница льда Карского моря. Ветер изменится, все забьет — не выскочишь! А как там с обедом? — перевел разговор Черевичный.

— Колдует! Лучше не спрашивать — поварешка увесистая. Сам объявит, потерпи.

— Ну и экипаж подобрался! — со вздохом ответил Иван — Один грозит поварешкой, второй уговаривает быть йогом и голодать! Ладно, посмотрим, что на этот счет у Омара Хайяма сказано — И он начал листать потрепанный, замусоленный томик.

Монотонно поют свою песню моторы, нервно подрагивают фосфорирующие зеленым светом стрелки многочисленных приборов, отмечая внутреннюю жизнь всех агрегатов нашей летающей лодки. Внизу океан, укрощенный ледяными оковами, но, даже скованный, он дик и страшен. Всюду следы титанической борьбы. Ледяные путы, весом в миллиарды тонн, ежечасно то там, то здесь взламываются от могучих потуг и с грохотом дробятся на льдины, а на них уже медленно, но неумолимо идут вал за валом торосы, кроша все на своем пути, оставляя за собой черные пространства открытой воды. Но вода тут же подергивается тонкой пленкой льда, снова превращающегося в крепкие оковы. И так извечно. В сражении двух стихий — воды и льда, океан — союзник человека. Взламывая льды, он помогает людям плавать северными морями. Человек и победил льды, пользуясь законами, вытекающими из антагонизма воды и льда, а ледоколы закрепили эту победу, ибо ни один самый мощный ледокол не пройдет по сплошным льдам, если не будет разводий или трещин. Значит, чтобы сделать

Северный морской путь нормально действующей транспортной магистралью, необходимо изучить законы, управляющие движением ледяных массивов Арктики. Для этого необходима глубокая, как потом ее официально назвали — стратегическая, авиационная ледовая разведка: только она позволяет охватить весь обширный, в миллионы квадратных километров, ледовый покров Арктики.

Вот и сейчас наш экипаж выполнял задание Арктического института: в кратчайшие сроки картировать размещение ледового покрова арктических морей. Начав работу у Чукотки, мы продвигались на запад, почти ежедневно выполняя маршруты от четырнадцати до двадцати часов продолжительностью. На борту нашей летающей лодки находился ученый из Арктического института, гидролог Василий Стратоникович Назаров. В то время наземные гидрологи стали вводиться в состав экипажей ледовой разведки, что значительно облегчало работу штурмана, который кроме навигации обязан был вести наблюдение за льдами, составлять ледовые карты и донесения. Если учесть, что в среднем в сутки полет занимал по пятнадцати часов, а после посадки штурман еще должен был составить ледовое донесение, лично его зашифровать, на что еще уходило от трех до пяти часов, то на сон оставалось немного. Но как ни велика была нагрузка, я никогда не слышал жалоб на усталость ни от одного штурмана. Работа была настолько интересной и захватывающей, что время просто не замечалось.

Пусть читателю, даже если он современный летчик, не покажется нелепостью мое заявление, что в те времена по–настоящему мы отдыхали только в полетах. Причина тому — любимая работа, забирающая всего целиком, создающая бодрый, радостный настрой, и, конечно же, комфортабельность наших воздушных кораблей. В летающих лодках ГСТ-7 Таганрогского авиационного завода, где главным конструктором был Георгий Михайлович Бериев, было все создано не только для работы и длительного пребывания в полетах, но и для полноценного отдыха экипажа. Гидросамолет ГСТ-7 был настоящим океанским воздушным кораблем, способным совершать сверхдальние перелеты, садиться, в случае необходимости, на штормовые волны в открытом океане. Его корпус имел семь водонепроницаемых отсеков, опреснитель, электрокухню, моторную аварийную помпу, четыре спальных койки, салон и несколько кабин по специальностям членов экипажей Кабины пилотов с мягкими удобными креслами и широким проходом между ними имели отличный обзор. Пульт управления моторным хозяйством находился на втором этаже, в пилоне центроплана,

где восседал бортмеханик. Рубка штурмана с большим «двуспальным» столом, навигационными приборами, автоматическим и радиотехническим оборудованием позволяла самолету быть автономным, не зависеть от земли, что чрезвычайно важно в дальней ледовой разведке, поскольку мы уходили так далеко от наземных баз, что земля не всегда могла помочь нашим полетам в навигационном отношении. Радист обладал мощной аппаратурой связи и мог работать на всех диапазонах волн, от ультракоротких до длинных, с любыми удаленными станциями, и мы никогда не были без связи. Если передатчик не работал на коротких волнах, что в арктических полетах бывает часто, переходили на длинные или среднего диапазона. Дополнительные спасательные средства. пояса и клипер–боты, достаточный запас продовольствия — все это делало полеты на таком самолете уверенными и безопасными в любых условиях погоды.

Вскоре впереди по курсу на фоне неба появилось тонкое, жемчужное облако. Было оно прозрачно и недвижимо, напоминая край луны. Черевичный долго всматривался в бинокль и передал его мне.

— Земля?

— Остров Сальм, самый юго–восточный из архипелага Земли Франца — Иосифа.

— Какая же у нас путевая скорость, Валентин?

— Сто восемьдесят пять, но до острова еще сто шестьдесят километров. Видимость отличная.

— Цвет какой–то странный. Может быть, мираж?

— Не думаю, с нашей стороны он должен быть виден. А цвет вызван отражением ледяного купола. Высота острова триста метров, из них не менее двухсот метров ледяной панцирь.

— Красив! Вот бы где организовать лыжную станцию. Кристальный воздух, круглый год снег, океан. Отбоя от туристов не будет!

— Командир, хватит мечтать Обед готов, прошу в кают–компанию! — прервал нас второй бортмеханик Валентин Терентьев.

— Гриша, иди ты, а я после, вместе со штурманом, нам — Он не договорил, в пилотскую ворвался Макаров с радиограммой в руке. В глазах его был испуг и растерянность.

— Какая–то чертовщина… поймал турецкую станцию, предупреждающую свои корабли. Слушайте: «Следуйте порт приписки тчк Немецкие самолеты напали районе Севастополя советский военный флот тчк Исполнение немедленное тчк Подпись 121».

Первую минуту все молчали. Я взглянул на часы, было четыре часа двадцать пять минут по московскому времени — 22 июня. Иван взял бумагу и вновь прочитал вслух.

— Похоже на провокацию. Саша, а что в эфире, вообще? Есть ли подтверждения о нападении от других станций?

— Все нормально. В последних известиях Хабаровска, Читы и других городов как обычно. Немецкие станции, как всегда, заняты бравурными маршами. Запросил Диксон, ответили, все в порядке Москва пока молчит, еще рано.

— Явно типичная дезинформация! Если что–либо случилось, штаб операций нас бы известил. Гриша, иди поправь свое хлипкое здоровье, а то упадешь от недоедания.

— Принимайте управление, иду, — ответил Кляпчин Черевичному и отстегнул привязные ремни.

— Самолет слева по курсу! — неожиданно вскрикнул он, замирая на месте.

— Вижу, но кто это? — спокойно ответил Черевичный — Саша, запроси Диксон!

— Странно, но по расписанию в этом секторе не должно быть ни одной машины. Иван Иванович, а не тот ли это самолет, с которым мы встречались в марте?

— Немецкий? Тот, который кружил в районе Земли Франца — Иосифа? Ребята, внимание! Обед отставить, все по своим местам!

— Эх, командир, обед–то остынет!

— Нет, неспроста это! Ну, что Диксон, Саша? — не принял шутки Черевичный.

— Заявок на полеты в этом секторе нет. Кто–то чужой. Звал его, не отвечает, но фон работы передатчика слышен.

Далеко на горизонте, параллельно нам, двигалась черная точка — неизвестный самолет. Он явно шел по нашему курсу, но не сближался.

— Штурман, давай снизимся на бреющий. Узнаем, видит он нас или нет.

— Саша, убери выпускную антенну! Переходим на высоту двадцать пять метров, — передал я радисту.

— Есть убрать антенну! Перехожу на жесткую! — быстро ответил радист.

Машина послушно скользнула вниз. Совсем рядом, под крыльями стремительно замелькали чудовищные валы всторошенного льда. Черная точка у горизонта теперь проектировалась на золотисто–палевом небе.

— Вроде не видит? Своей высоты не изменил. А если обнаружил, как мы его, то теперь на фоне льдов потеряет.

— Давай изменим курс, сразу будет ясно, — предложил я Черевичному.

— Хорошо, штурман, подворачиваю вправо на пятьдесят градусов, фиксируй.

Черная точка продолжала двигаться на той же высоте и тем же курсом.

— Не видит! Но кто он и куда идет?

— Судя по постоянству его курса, куда–то в сторону южной части Земли Александры.

— Но зачем, что ему там надо? — вырвалось у невозмутимого Гриши Кляпчина.

— Воды нейтральные, не запретишь, а если придет на Землю Александры, она необитаема.

— Но архипелаг–то наш, советский!

— Эх, Гриша, вот и пользуются, что необитаема. На всех островах Земли Франца — Иосифа, а их более сотни, заселены только два — остров Рудольфа и бухта Тихая.

— А пограничные заставы?

— Пока их здесь даже не видели.

Вскоре чужой самолет исчез за горизонтом. Мы легли на прежний курс, посменно поели, но мысли о перехваченной радиограмме и чужом самолете все больше и больше наполняли нас тревогой. Почему в нашей арктической зоне стали появляться немецкие боевые самолеты? С одним из них в начале марта мы разошлись на встречных курсах совсем рядом. Были отчетливо видны черные кресты и стволы пушек и пулеметов. Мы тогда сообщили по радио в штаб морских операций и в ответ получили успокаивающую радиограмму: «С немцами заключен договор о ненападении». Мы продолжали свои полеты, но за небом следили внимательно. А сегодня вторая встреча, так как этот самолет очень походил на двухвостку «дорнье», встреченную нами раньше. Наш самолет не имел боевого вооружения — кроме одного карабина и охотничьей двустволки, которые мы возили на случай вынужденной посадки, у нас ничего не было. Для любого военного самолета мы стали бы отличной мишенью, единственной нашей защитой была тактика бреющего полета. Этой тактикой наши летчики владели в совершенстве, а двое из нашею экипажа, Гриша Кляпчин и я, уже имели опыт боевых операций в войну с белофиннами.

На наш запрос полярные станции бухты Тихой и острова Рудольфа ответили, что в их районе самолетов не было с марта, кроме СССР-Н-169, который ходил к «полюсу недоступности», то есть нашего самолета.

Через час мы подходили к острову Гукера. Бухта Тихая,

названная так в 1913 году Георгием Седовым, расположена в южной части острова. Здесь зимовал корабль первой русской экспедиции на Северный полюс «Святой Фока». Отсюда вышел к полюсу Георгий Седов и погиб, не доходя острова Рудольфа. Мы кружимся над бухтой, выбирая место для сброса почты, газет и посылок. Корабль сюда приходил раз в год. Сесть в Тихой мы не могли Вся бухта была забита льдом и крупными айсбергами. Небольшой поселок научной станции живописно располагался на берегу под двухсотметровым обрывом островного плато. Кругом все бело, и только у входа в бухту чернела высокая гора Рубини Рок, где находился один из крупнейших в Заполярье «птичьих базаров». Тучи птиц — кайры, люрики, чистики, гаги, чайки — вздымаются в небо. Мы осторожно обходим скалу — встреча самолета с птицами опасна.

Сюда, пять лег назад, из Москвы впервые прилетели два маленьких одномоторных самолета П-5. Летчиками были Михаил Водопьянов и Василий Махоткин. Штурманом звена — автор этих записок. Нашей целью было изучить аэронавигационные условия полета в высоких широтах и выяснить возможность посадок тяжелых самолетов на дрейфующие льды. Тяжел и сложен был путь. Мы летели вслепую, не зная, что нас ждет, ощупью ища дорогу. Но полет этот был крайне необходим. Это была «разведка боем» перед штурмом Северного полюса. Мы выполнили этот полет, — правда, возвращаться пришлось на одном самолете. А через год мы высадили папанинцев на Северном полюсе. Путь к этой победе открыли два маленьких самолета, и, отдавая им должное, один из них, СССР-Н-127, в Октябрьские торжества 1936 года был выставлен на площади Дзержинского в Москве для обозренья.

Я смотрю на бухту. Тогда, в мае, штормовые ветры в одну ночь очистили ее ото льда. К счастью, обе наши пичужки были вытащены на берег, где мы из двух самолетов собирали один, так как у одного рассыпался мотор, а у другого было сломано крыло и шасси после одного из разведочных полетов с Тихой. Самолет мы собрали, но, увы, шторм унес наш ледовый аэродром в море. Был май. Прозрачный, как хрусталь, воздух звенел от весеннего птичьего крика. Мы сидели на опрокинутой шлюпке, греясь в лучах арктического солнца, и с тоской смотрели на море. Неестественно синее, с редкими айсбергами, которые, как сказочные белые фрегаты, резали его гладь, уходили на юг, к золотому горизонту, туда, где лежала Большая земля. Зимовщики с сочувствием говорили нам: «Не переживайте невольный ваш плен. Через четыре–пять месяцев придет ледокол, и вы уедете домой!» Они говорили нам от души, желая успокоить. Но нас эти

слова приводили в бешенство. Как! Значит, признать свое поражение? Нет и нет! Москва ждала нас, надо было готовить экспедицию к полюсу. И мы рыскали по острову, отыскивая среди нагромождения базальтовых скал клочок ровного места для взлета. Вершина острова — ровное плато, но как поднять самолет на эту высоту, отвесно обрывающуюся к зимовке? И только у самого уреза воды, изгибаясь пологой дугой, тянулась трехсотметровая полоса плотного оледенелого снега. Слева от этой полосы — глыбы базальта, справа — берег бухты, а впереди, в полутора километрах, стена ледника, спускающегося с четырехсотметровой высоты. Долго и внимательно осматривали и изучали эту полоску. Она далеко не отвечала требованиям безопасности взлета, но другого ничего не было,

«Ждать ледокола мы не имеем права, взлетать с этой цирковой полоски — рискованно. Но лететь надо, иначе сорвем экспедицию на полюс!» — решительно проговорил Водопьянов, изучающе поочередно посмотрел на нас и, конечно, увидел согласие. «Спасибо, друзья, за доверие. Завтра утром взлет по погоде. Все будет нормально!»

Ночью меня разбудил Водопьянов. Я понимал, что до старта еще далеко. Мы молча оделись и, захватив карабин на случай встречи с медведями, которые любили нас навещать, вышли еще раз посмотреть взлетную полоску. Стояла чуткая тишина. Только резкий скрип снега под ногами нарушал этот белый сон. Далеко на горизонте, где синь бухты сливалась с такой же синью неба, величественно выстроился караван белых айсбергов, застывших на месте, словно на остановившемся кинокадре. Изредка порывы ветра доносили до нашего слуха весенний стон птичьего базара. Огромное, золотисто–розовое солнце низко висело над зелено–голубым потоком застывшего ледника. У последнего, выставленного вчера, ограничительного флажка мы остановились. Я ждал, что скажет Михаил Васильевич. Он долго молчал и вдруг проговорил: «Красотища–то какая, а! Расскажи — не поверят, нарисуй — красок на палитре не хватит! Ну и талантище у матушки-Арктики!» Что я мог ему ответить? Какую–нибудь банальность? Я боялся разрушить, опошлить впечатление, а слов, даже чуть–чуть приближавшихся к этой сказочной красоте, не находил. «Все' — с неожиданной резкостью, словно прощаясь, проговорил Михаил Васильевич. — Улетать надо! Пошли будить экипаж!»

На зимовке уже никто не спал. Все собрались в кают–компании, одновременно служившей и столовой небольшого, но дружного коллектива гидрометеорологической обсерватории бухты Тихой. Тогда, в 1936 году, это был единственный

населенный пункт обширного архипелага Земли Франца — Иосифа, состоящий из двух жилых одноэтажных деревянных домов и нескольких служебных построек, включая радиостанцию, ветровую электростанцию и ангар. Раз в году, а иногда — два, в зависимости от состояния ледовой обстановки, в Тихую пробивался ледокол, доставляя все необходимое: продукты питания, топливо, научное оборудование. Двенадцать месяцев льда, пурги и стужи. Из них — четыре месяца черной непроницаемой тьмы полярной ночи, с неистовыми штормовыми ветрами, с острой неистребимой тоской по далекой Большой земле, такой теплой и зеленой. Уход солнца провожали с болью, встречали — буйной радостью.

Тяжел и опасен труд зимовщиков. Несколько раз в сутки, в строго определенные часы, будь то ураганный ветер или свирепый мороз, надо идти на удаленные метеорологические площадки, на берег моря к футштоку гидрологической станции, скрюченными от обжигающей стужи пальцами записать показания приборов, оглядываясь, как бы не выскочил голодный медведь… И так через каждые четыре — шесть часов, изо дня в день, в течение года или двух лет!

Нелегок и быт зимовок: выпилить спрессованный, как камень, снег и натаскать для таяния пресной воды, откопать смерзшийся уголь для отопления, прорыть проходы в жилые и служебные помещения, восстановить порванные ураганными ветрами антенны, электропроводку… На столе — пусть самые разнообразные, но осточертевшие консервы, редко — свежее медвежье мясо. Медведей щадили, били только при попытках нападения. Хотя и не было еще Красной книги, но островитяне уже оберегали этого зверя, ценя его красоту и уникальность. Да, это был настоящий героизм. Мы, летчики, понимали и ценили их труд. Ведь одно дело совершить героический поступок, так сказать, разовый — пусть это будет сверхтрудный перелет, полный риска, но совсем другое — рисковать ежедневно и ежечасно.

За двадцать дней нашего пребывания тогда в Тихой мы сдружились с зимовщиками, как бы влились в их крепкую семью. Несмотря на свою занятость, они помогали нам откапывали из–под трехметровых снежных сугробов бочки с бензином, чистили взлетную полосу, качали в баки горючее. Грустно было расставаться, да и «цирковой» взлет заставлял многих задуматься.

И все–таки мы взлетели, хотя взлетали по–страшному. О таких взлетах летный состав говорит: «Седины прибавляют, а жизнь укорачивают». Машина на лыжах, без тормозов, площадка — как лезвие ножа, а впереди высокий ледяной барьер ледника.

После отрыва самолет сейчас же нужно было развернуть вправо, чтобы не врезаться в ледяную стену… «Риск?» — спрашивал я мысленно Водопьянова. «Необходимость!» — отвечал себе сам, ибо другого выхода не было, а точнее — риск и необходимость вместе с трезвой оценкой своего летного мастерства. И Водопьянов свое мастерство доказал.

От воспоминаний меня отвлекает голос Черевичного:

— Штурман, приготовиться к сбрасыванию!

— Все готово! Груз у люков! — Я слежу через оптический прицел за быстро набегающей на перекрестье зимовкой. Включаю сигнал сброса. Груз летит вниз и падает рядом с радиостанцией.

— Груз сброшен! Закрыть люки! Курс истинный пятнадцать градусов с набором! — передаю команду через микрофон внутренней связи и делаю отметки в бортжурнале.

Самолет набирает безопасную высоту, хотя видимость и погода отличные. Но над горами Земли Франца — Иосифа часто бывают сбросовые потоки ветра. Самолет неожиданно может подхватить и бросить вниз, разбить о ледяной купол того или иного острова. Это действие так называемых катабатических ветров. От такого сброса в хорошую ясную погоду в районе Маточкина Шара на Новой Земле погиб летчик Лев Порцель на гидросамолете СССР-Н-3. Мы знали это коварное явление, присущее островам Новой Земли, Земли Франца — Иосифа и Северной Земли, а потому всегда почтительно обходили их сменой курса или набором высоты.

Спустя пять минут после ухода от бухты Тихой Саша Макаров по радио получил подтверждение о получении груза и горячую благодарность зимовщиков за неожиданную радость. Вскоре мы подошли к острову Рудольфа. Саша связал нас радиотелефоном с островом, и мы задушевно поговорили с нашими друзьями. Ведь только три месяца назад мы были у них на Н-169, когда летели на штурм «полюса недоступности». На этот раз сесть у них мы не могли, ибо все побережье острова было забито льдами. На наш вопрос, были ли у них какие–либо самолеты, начальник станции Сергей Воинов ответил, что нет, но радисты передавали ему: часто слышат работу какой–то незнакомой радиостанции и, судя по шумам и потрескиванию, где–то близко расположенную.

— Вы, наверное, слышите работу моторов иностранных самолетов, которых мы дважды встречали в юго–восточном районе архипелага? — сказал Черевичньга.

— Возможно, Иван Иванович. Мы пытались запеленговать, но они работают на средних волнах, а пеленгатор наш коротковолновый, остался еще после экспедиции на полюс тридцать седьмого года, — ответил Воинов.

— Все ясно. А особых указаний за последние часы из центра вы не получали?

— Нет, никаких! Что–нибудь случилось? — насторожился Сергей Воинов.

— Да нет, все в порядке, — успокоил его Черевичный. — Мы идем на север. Следите за нами. Посадка по погоде в Нарьян — Маре или Архангельске.

— Счастливого полета! Спасибо за почту и свежие овощи.

— Счастливой и доброй вахты! Благополучной зимовки!

Самолет шел над океаном. Сзади осталась последняя земля, земля отчаяния, поражений и побед, — остров Рудольфа. Отсюда в 1900 году вышел к полюсу со своим отрядом участник итальянской экспедиции герцога Абруццкого, капитан Каньи. Он дошел только до 86°3 1' и с невероятными трудностями вернулся обратно. Одна из вспомогательных партий, сопровождавших его с припасами во главе с лейтенантом Кверини, трагически погибла на обратном пути. Отсюда дважды, в 1902 и 1904 годах, американская экспедиция, организованная на средства миллионера Циглера во главе с Болдуином, а потом с Фиалой пыталась донести звездный флаг Америки до полюса. Но им удалось пробиться на север от острова Рудольфа всего только на сто пятнадцать километров. Бросив все: золоченые лыжи, такие же нарты, великолепные шелковые противоветровые комбинезоны с бравурной надписью «Назад ни шагу» и нарисованным на них черепом с двумя костяки, — участники экспедиции возвратились, спасая свою жизнь. Не помогла даже хитроумно придуманная оплата каждого достигнутого градуса широты. Если за первый, 82°, платили по пять долларов, то за 83° — десять, вдвое больше, за 84° — двадцать, за 85° — сорок, за 90° — соответственно тысячу двести восемьдесят долларов в день! «Чековая книжка — сердце экспедиции, и мы завоюем полюс!» — говорил Георгию Седову Фиала при встрече в Архангельском порту, когда американская экспедиция готовилась к штурму Северного полюса.

Спустя девять лет из Архангельска вышла к полюсу экспедиция Георгия Седова. Она не имела таких средств и такого снаряжения, как экспедиция Циглера.

Отсюда, с острова Рудольфа, в 1937 году советские летчики взяли штурмом Северный полюс и высадили на нем отважную четверку папанинцев. Отсюда к «полюсу недоступности», на штурм последней ледяной цитадели Арктики, уходил самолет «летающая лаборатория» СССР-Н-169.

Знаменитый американский полярный исследователь Губерт Уилкинс, будучи в 1938 году в Москве, на встрече с советскими

полярниками сказал: «Остров Рудольфа был ареной трагических поражений для иностранцев, но для советских людей он стал островом Побед, островом Славы!»

В перерыве с Василием Михайловичем Махоткиным мы подошли к Уилкинсу и спросили: «Скажите, а чем вы объясняете, что остров Рудольфа стал для нас, советских полярных летчиков, островом побед?» Уилкинс что–то долго и горячо говорил переводчице, которая нам коротко перевела: «Господин Уилкинс сказал, что вы настоящие хозяева своей великой земли, вашего родного дома, а стены родного дома всегда помогают своим сынам!»

И Губерт Уилкинс был прав!

В ста пятидесяти километрах к северу от острова Рудольфа, как мы и предполагали, встретили длинный кара–ван айсбергов. Бесконечной цепочкой они тянулись с востока на запад, и казалось, им не было конца. На этой широте мы встречали их и раньше, но такое количество видели впервые. В поле зрения их насчитывалось до восьмидесяти, помимо бесчисленного количества осколков. В основном это были айсберги столового типа, но среди них было много и остроконечных, возможно уже перевернувшихся.

— Ну и ну… Откуда их такая тьма? — проговорил Гриша Кляпчин.

— Вероятнее всего, от ледников Северной Земли. Очевидно, идет сильный процесс потепления. Ведь скорость «отела» айсбергов зависит от скорости движения ледников, — пояснил я Грише.

— А разве скорость движения ледников зависит от потепления?

— В основном, да, — добавил Черевичный. — Валентин, давай пройдем курсом норд, еще минут пятнадцать. Посмотрим, куда идут айсберги, а потом курс на мыс Желания.

Из пилона, где размещалась кабина бортмехаников, в штурманскую спустился наш первый механик–чиф (чиф — так на всех флотах мира называют старших помощников капитана, а в авиации механиков), как обычно мы его звали, Виктор Чечин, длинный и нескладный, словно ему всегда мешали его руки и ноги. Таким, вероятно, был в молодости Дон — Кихот. Он внимательно посмотрел на карту и, неодобрительно глянув на меня, проговорил:

— Сколько еще будете мотаться за вашими айсбергами? Не забывайте, горючего осталось ровно до Архангельска! — Он щелкнул зажигалкой и жадно затянулся «Казбеком».

— Знаю, Виктор. А сколько там у тебя в твоей «заначке»?

— «Заначку» бортмеханика уважающие себя командир и штурман в расчет не берут!

— В расчет твой контрабандный бензин я все же взял. Ведь у тебя излишек пятьсот пятьдесят литров!

— Откуда, штурман! Всего двести! Только на примуса, если сядем на вынужденную, — отводя глаза в сторону, хмыкнул он.

— На примуса наскребем, не волнуйся. Даже при встречном ветре на всем обратном пути, без твоей «заначки» у нас после посадки в Архангельске останется еще на два часа. Иди, спи спокойно, — сказал я ему.

Чечин что–то недовольно буркнул о легкомыслии молодежи и пошел в спальный отсек, отчитывая по пути третьего механика Сашу Дурманенко за невымытую после обеда посуду, оставшуюся на столе в кают–компании.

«Заначка» горючего, как рецидив еще тех времен, когда экипажи не были уверены, что сумеют долететь до запасного аэродрома в случае необходимости, осталась до сегодня. Особенно при работе на ледовой разведке и в экспедиционных условиях. Бортмеханики, тем более опытные, много летавшие и не раз попадавшие в сложные погодные ситуации, всегда находили и находят способы утаить лишний запас горючего, скрывая его даже от экипажа. Обычно этот лишний запас горючего налетывал сотни тысяч километров, так и оставаясь неизрасходованным. Хотя были случаи, что именно «заначка» и спасала экипаж.

На моей практике это было только однажды. С летчиком Алексеем Михайловичем Титловым мы попали в очень сложную синоптическую обстановку, когда неожиданно все аэропорты при подлете к ним закрывались туманом. Тогда в воздухе без посадки мы пробыли двадцать четыре часа пять минут.

Мы смогли выполнить дальнюю ледовую разведку по всему Западному сектору Арктического бассейна, до берегов Гренландии. Помимо общей ледовой разведки, нам необходимо было выяснить интенсивность выноса льдов из Ледовитого океана в Атлантику Гренландским морем Подобный полет выполнялся впервые. Его протяженность равнялась пяти тысячам километров. Самолет был сухопутным, двухмоторным, транспортным. Для увеличения его радиуса действия мы поставили три добавочных бака и в широкий фюзеляж вкатили десять бочек с бензином. Маршрут разведки проходил по точкам: остров Диксон — мыс Желания — остров Гукер — Земля Александры — остров Виктории — остров Белый (Норвегия) — мыс Лей Смит — Семь Островов — 81˚10′ — меридиан Гринвича — 81˚20′ — 19˚30′ западной долготы — остров Фойн — остров Большой — остров

Короля Оскара — мыс Столбовой — мыс Выходной (Новая Земля) — Шараповы Кошки (полуостров Ямал) — остров Вилькицкого — остров Диксон.

По предварительному расчету, все это расстояние предстояло пройти за двадцать один час двадцать пять минут, с остатком навигационного запаса бензина (Навигационный запас не входит в расходуемый. Это запас на изменение ветра и закрытие аэродромов из–за погоды.) на два часа. Но прогнозы ветрового режима не оправдались. Полет продолжался двадцать четыре часа пять минут. Для данного типа самолета это был мировой рекорд, но он был неофициальным и не зарегистрирован. А «заначка» механика очень понадобилась.

— Ну что, полоса айсбергов кончилась? Дальше паковый лед. Пошли обратно! — сказал Черевичный.

— Разворачивайся. Курс истинный сто семьдесят пять. До мыса Желания семьсот девяносто километров. Мы находимся на широте восемьдесят четвертого градуса. Ветер попутно–боковой, путевая скорость двести десять километров

— Есть курс сто семьдесят пять истинный! Отлично, Валентин, это значит, через три с половиной часа будем на мысе Желания?

— Через три часа сорок пять минут. Если не изменится ветер. А как расход горючего?

— Нормально! При этом режиме двести восемьдесят литров в час. До Архангельска хватит с гарантией.

— Учти, Иван, от Амдермы ветер перейдет на западный. Наша скорость упадет до ста восьмидесяти километров

— Я так и рассчитываю. Архангельск — запасной. Посадку планируй в Нарьян — Маре, а это на шестьсот километров ближе.

— Погода в Нарьян — Маре за последние два часа неустойчивая, облачность восемьдесят метров, дождь, штормит, видимость плохая.

— Нам не на сухопутном аэродроме садиться. Печора широкая, гор нет. Если прижмет, сядем при худших условиях!

— Сесть–то вы сядете, но если штормит, трудно будет с заправкой горючим. Плота для гидросамолета там, как мне известно, нет, а на якорной стоянке намучаемся, — не без иронии заметил вернувшийся Чечин.

— Ничего, Виктор! Нас семеро. Штурман пусть составляет донесение, а мы в твое распоряжение поступаем.

— А зачем полундру отхватывать? Надо в Архангельск идти. Там и плот есть и гостиница отличная. Овощей достанем для нашего камбуза. Отдохнем как следует. Ведь двадцать четвертого июня вылет не планируется, — не унимался Виктор.

— Чую, дорогой чиф, запасец горючего у тебя имеется в заначке изрядный, израсходовать хочешь? — усмехнулся Черевичный.

— Ну, есть там одна–две сотни литров. Заправщик плеснул по ошибке.

— Знаю твою «сотню». На взлете еле вышли на редан! Хорошо ветерок помог. Ты что думаешь, я о запасе не забочусь?! Вот что — горючее из баков слить и заправить строго по расчетам штурмана!

— Ест слить остаток горючего и заправить по расчетам штурмана! — четко, но с затаенной обидой ответил Чечин.

Иван, не ожидая такого поворота, тепло посмотрел на Чечина и, доложив руку ему на плечо, сказал:

— Виктор, пойми, я должен знать точный взлетный вес машины. Это же гидросамолет. Ты же сам знаешь… А необходимый навигационный запас мы тщательно продумываем со штурманом. Наверное, и нам хочется ходить по земле?

Проходя мимо меня, Виктор остановился и долго рассматривал прокладку маршрута на карте, а потом буркнул:

— Пойду соображу насчет кофе, идет? Гастрономия — это не твоя астрономия!

— Иди лучше поспи, десять часов не вылазил из своей этажерки, отдохни! — сказал я.

— Уговорил, но после кофе. Давай колдуй, будет готово, свистну, — ответил он.

Моторы исправно пели свою песню. Саша Макаров безотрывно прослушивал эфир, засыпая нас сводками погоды десятка береговых метеостанций. Он ухитрялся держать связь с самыми отдаленными радиостанциями и всегда обеспечивал нас всеми необходимыми сведениями для выполнения полета. Причем все радиограммы он принимал на пишущую машинку, приданную радиорубке самолета. Мы знали все новости, где какие корабли, самолеты, что происходит на зимовках и какая погода на Черноморском побережье. Неутомимый в полете, он часами неотрывно сидел в своем кресле, отмахиваясь от приглашения к обеду или ужину. По возрасту он был старше нас на двенадцать — пятнадцать лет, но по выносливости он не уступал никому. Высокий, худой, сероглазый, с орлиным носом и удивительно спокойным характером… Весь экипаж его любил, на что и он отвечал мудрой заботливостью старшего по возрасту товарища. Мы старались всячески оберегать его от тяжкой физической работы, от посадочных авралов, когда при работе с якорями вымокали с ног до головы, подать кофе или чай в радиорубку, дать возможность выспаться. В экипаже не было

монастырской, елейной тишины. Отрезанные месяцами от людей, мы жили своим коллективом дружно, но не без острых и колючих слов, розыгрышей и шуток. Тем не менее отношения друг к другу были глубоко человечными. Никогда не было беспринципных ссор и столкновений, не было бездельников, болтунов. Каждый старался не только выполнить свою работу, но и находил время и силы помочь товарищу. Тяжелые, изнуряющие полеты, связанные со сложными ситуациями, не раз заставляли нас идти на прямой риск, и только крепкая спайка, настоящая мужская дружба помогали нам выходить из самых сложных положений.

— Штурман, впереди земля! — вывел меня из раздумий Черевичный.

— Остров Евалив!

— Почему такое странное название? — спросил Гриша Кляпчин.

— Остров увидел Фритьоф Нансен в тысяча восемьсот девяносто седьмом году. Это была первая земля после трехмесячного пути по дрейфующим льдам. Он подумал, что это два острова, и назвал их в честь жены Евы и дочки Лив. Но наши полярные летчики выяснили, что это один остров с двумя вершинами и низиной между ними. Вот и родился один остров — Евалив.

— Хватит географии. Прошу на кофе! — по микрофону передал Чечин. Трудно было устоять перед дразнящим ароматом, плывшим по кабинам самолета. Все, кто мог покинуть свое рабочее место, ушли на камбуз. Макарову и мне Виктор поставил пол–литровые эмалированные кружки.

— Спасибо, Виктор. Но я и сам мог бы сходить на камбуз.

— Подкрепись. Тебе еще долго не спать. Ну, ладно, я пошел отдохнуть. В случае чего, толкни.

Спать мне не хотелось, устали тоже не чувствовал, но было какое–то странное состояние. Словно тело и мысли существовали отдельно друг от друга. Выпитый горячий, добротно сваренный кофе быстро снял это ощущение, но вызвал другое: страшно потянуло на сон. Считают, что кофе лишает сна. На меня, да и на многих коллег, его действие обратное. Часто, после длительного полета, когда на отдых оставалось до очередного вылета пять–шесть часов, а сон не шел, мы пили чашку–две крепкого кофе и быстро засыпали. Очевидно, кофеин успокаивает взбудораженные полетом нервы и, наоборот, возбуждает их при нормальном состоянии.

Самолет подходил к мысу Желания. Было утро 22 июня. Безбрежным парчовым покрывалом раскинулся океан. Яркое солнце, кофе, уют кабины, теплой и светлой, чувство, что идем на

юг к Большой земле — все настраивало на благодушие. Насвистывая песенку Хренникова из «Много шума из ничего», где утверждалось, что «толстосум за пять жемчужин с самой лучшей девкой дружен», Терентьев, в тельняшке, пестром платке на шее, уселся рядом с Макаровым.

— Включи репродукторы, дай послушать «Последние известия», — попросил он.

— Да не могу, Валентин! Слушаю погоду побережья. Будет мешать приему сводок.

— Кому нужна твоя погода! Самолет наш всепогодный, не все ли равно, дождь или снег, туман или ясно! Сашок, друг, включи известия! Чем там живет земля наша?!

— Ну, хорошо, вот сейчас приму сводку Мезени, а потом дам в репродукторы,

— Кулак ты, Саша! Слушаешь один всякую ерунду, а нам…

— Стоп! Помолчи! — вдруг крикнул Макаров, побледнев, вскочил с кресла и, прижимая наушники к вискам, как–то странно стал раскачиваться.

— Саша, Сашок, ты что? — испуганно говорил Валентин, пытаясь усадить его в кресло. Макаров резко оттолкнул его рукой и продолжал стоя слушать.

Я сделал знак Валентину не мешать, но он уже сам понял, что передается что–то чрезвычайное, ибо вывести Макарова из состояния покоя было делом невероятным даже тогда, когда отказывали в полете моторы и мы снижались в штормовой океан.

— Война… с Германией! — срывая наушники, крикнул Макаров. — Нам приказ прекратить разведку и немедленно следовать в Джарджан!

— Как с Германией? А пакт… Может, провокация? — бледнея, спросил Черевичный.

— Читай, вот шифровка от штаба морских операций. Прочитав короткую шифрограмму, Иван протяжно свистнул.

— Какое вероломство, ну и сволочи! Поплатитесь же вы за это, коричневая нечисть! — Швырнув радиограмму, тихо спросил: — Курс и сколько часов идти в Джарджан?

— Курс сто двадцать восемь градусов, идти при среднепутевой двести около девяти часов. Запасной аэродром — река Хатанга у одноименного поселка.

— Многовато. Придется идти на малом наддуве и оборотах.

— Дотянем и без этого. В баках горючего четыре тысячи литров. Жаль, что Виктор угомонился, спит» а то бы он стал спекулировать своей «заначкой».

— Это я — то сплю? Кто сказал, что Чечин спит во время войны? — в узком люке, сложившись пополам, стоял Виктор.

Войдя в штурманскую, он вытянулся и с лукавой улыбкой доложил:

— Товарищ командир, в баках не четыре, а пять тысяч!

— Ото! Ничего себе «плеснул сто — двести литров лишнего».

— Так точно. Двести литров, а восемьсот — остаток от прошлой разведки!

Мы не могли не рассмеяться на бесхитростное лукавство Виктора, но смех наш был безрадостным. Слово «война», ворвавшееся на борт нашего самолета, спутало, смешало все наши обычные, будничнее мысли. Отныне все, что бы мы ни делали, о чем бы ни думали, — все упиралось в это страшное по своей бессмысленности слово — война,

Черевичный, забравшись на штурманский стол, обняв руками колени, растерянно говорил:

— Какая же черная подлость! В гости Розенберг прилетал! Их летчики на «рорбахах» ежедневно на Центральный аэродром садились. Улыбки расточали, в вежливости пополам складывались! Ну и чума!

— Брось переживать, Иван! Что можно было ждать от нацистов?

— А почему же, Валентин, мы с тобой обеспечивали их суда ледовой разведкой? Легко разве было ползать на брюхе по туманам?

— Но мы же солдаты. Был приказ. Мы выполнили его в духе пакта. Давай не возмущаться, а подумаем, как нам быть дальше…

— Прибудем в Джарджан, все выяснится. А сейчас давай сбросим почту и груз мысу Желания. Саша! — Обратился он к Макарову — Узнай, сообщили ли им о войне. Спроси, чем мы можем им помочь, что привезти?

Груз лег точно и без потерь Зимовщики ответили, что слушали речь Молотова. Возмущены вероломством фашистской Германии и готовы вместе со всем советским народом к защите Родины. Мы предупредили, что в их районе дважды встречали немецкие самолеты с военными знаками рейха.

— Знаем, тоже видели неоднократно. Двухмоторная машина с двумя килями, бортовой номер 1117 с буквой L. Очевидно, разведчик погоды. От нас всегда уходит курсом на Землю Франца — Иосифа. Когда еще раз полетите, захватите для нас чеснок. О нас не беспокойтесь, — передал в микрофон начальник зимовки и пожелал нам счастливого пути. От мыса Желания — взяли прямой курс на Джарджан.

Как назло, стояла удивительно ясная безоблачная погода. Поэтому мы шли на высоте пятисот метров, чтобы, в случае появления вражеских самолетов, успеть перейти на бреющий

полет. Самое же уязвимое место самолета — хвост был под наблюдением.

Вскоре, пройдя траверз острова Уединения, вошли в низкую, сплошную облачность. Пожалуй, впервые плохую погоду экипаж встретил радостным оживлением. Набрав высоту тысяча двести метров, мы свободно вздохнули. В облаках нам не страшен ни один самолет, как бы он вооружен ни был.

Остров Уединения запросил: что мы знаем о начавшейся войне? Саша ответил, что знаем только о подлом нападении агрессоров и что в районе мыса Желания бродят нацистские воздушные разведчики.

— Так что, коллеги, будьте внимательны! — пожелал им Саша.

— Не пугай, мы слишком далеко! Нас не достать! — ответил ему радист зимовки.

О, беспечность — мать поражения! Мог ли тогда предположить радист острова Уединения, что к ним придет фашистская подводная лодка и обстреляет их зимовку, уничтожит жилой дом и радиостанцию. Зато на мысе Желания врага встретили по–другому. Зимовщики не дали высадиться десанту с подводной лодки Ю-251 на берег.

Вообще трудно было поверить, что сюда, в Арктику, придет война. Казалось бы, кому нужен остров Уединения с населением в семь человек, этот плоский песчаный блин, весь год окруженный дрейфующими льдами, или мыс Желания, где зимует всего одиннадцать человек. И не потому ли эти точки в океане не были своевременно снабжены оружием для защиты?… Но ведь о стратегическом значении Северного морского пути много писали и говорили. Да и сама история с бесстрастностью комментатора показывала, что уже в первую мировую войну Германия тайно создала базу подводных лодок на российской территории — на Новой Земле. Из уроков первой мировой войны Германия сумела сделать выводы о значении коммуникаций Арктики и уже задолго до 22 июня бросила свои самолеты для изучения и сбора разведывательных данных о северных морских дорогах, о полярных метеорологических станциях, заранее намечала, где наиболее выгодно тактически создавать на пустынных советских островах свои базы подводного флота, метеорологические посты, чтобы контролировать подвоз военных и продовольственных грузов в Архангельск и Мурманск как с востока, так и с запада.

В Арктике никогда не было военных действий. Не было их даже в 1920 году, когда интервенты оккупировали Кольский полуостров и Архангельск. Отдаленность и труднодоступность огромных пространств Арктики с населением — один человек на

сотни квадратных километров и отсутствие даже незначительных промышленных предприятий, казалось, были веским доводом, что врагу здесь нечего делать, а природные условия сами являются надежной защитой от военных операций возможного противника как с запада, так и с востока.

И хотя было известно о временной базе кайзеровских подводных лодок на Новой Земле, тем не менее некоторые стратеги старались убедить, что, мол, это же Баренцево море, а восточнее проливов Карские Ворота и Югорский Шар ни один из немецких военных кораблей, тем более подводных лодок, никогда не осмеливался проникнуть. Льды Арктики — надежный барьер! Но, с другой стороны, было ясно, что Северный морской путь является кратчайшей дорогой, связывающей незамерзающий порт Мурманск с Владивостоком.

Фашистские подводные и надводные корабли не только прошли через проливы Новой Земли и вокруг ее северной оконечности — мыса Желания, но и проникли в арктические моря, дошли до пролива Вилькицкого, пиратствовали в Карском море — топили наши транспортные корабли, сжигали научные станции на островах и побережье, высаживали бандитские десанты, пока не получили достойного отпора от нашего славного Северного флота. Сколько беззаветного мужества и преданности Родине было проявлено моряками, зимовщиками и летчиками Главсевморпути, когда они вступали в неравную схватку с врагом.

В 1942 году геройски погиб ветеран Арктики ледокольный пароход «Сибиряков», который в 1932 году впервые в истории Северного морского пути в одну навигацию прошел сквозным рейсом из Мурманска во Владивосток под командованием капитана Владимира Ивановича Воронина и начальника экспедиции Отто Юльевича Шмидта. 25 августа в Карском море он встретил большой военный корабль под флагом Великобритании. Капитан парохода Качарава, зная, что в Арктике нет военных британских кораблей, объявил боевую тревогу, продолжая идти по курсу сближения. Но вот на корабле прежний флаг спущен и поднят — фашистской Германии. «Сибирякову» приказано ложиться в дрейф и сдаваться.

Новейший фашистский крейсер «Адмирал Шеер», ощетинившийся тяжелыми башенными орудиями, зенитными пушками и пулеметами, надвигался на ледокольный пароход, вооруженный по закону военного времени малокалиберными орудиями и пулеметами. На «Адмирале Шеере» уже готовили спуск катера для пленения команды и взятия секретных кодов ледовой разведки. Как вдруг «Сибиряков» повернул к расположенному неподалеку острову Белуха.

Словно остолбенев от такой дерзости, фашистский крейсер молчал, но первым же залпом 280-миллиметровых башенных орудий он зажигает судно. Объятый пламенем «Сибиряков» начинает ответный огонь. Убит комиссар Земек Абрамович Элимелах, тяжело ранен капитан Анатолий Алексеевич Качарава. В живых из ста человек остается не более тридцати. Но бой продолжается. Уничтожены кормовые орудия, снесены мачты, труба, капитанский мостик. Сплошной огонь заставляет оставшуюся команду перейти в шлюпки, фашисты расстреливают моряков из пулеметов. Боцман Николай Григорьевич Бочурко сквозь огонь проникает в трюм и открывает кингстон, чтобы врагу не попали в руки секретные коды. Судно, объятое пламенем, тонет, вместе с ним погибает и боцман. К уцелевшей шлюпке подходит катер. Сопротивляющихся фашисты добивают, а раненых забирают в плен, в надежде узнать коды ледовой разведки.

Героически вели себя сибиряковцы и на борту крейсера, и позднее, в гитлеровских концлагерях; фашисты так и не узнали, что среди пленных были капитан и парторг корабля. Указом Президиума Верховного Совета СССР группа оставшихся в живых сибиряковцев за мужество и стойкость, проявленные в бою с фашистским крейсером, была награждена боевыми орденами, в том числе капитан Анатолий Алексеевич Качарава — орденом Красного Знамени.

Но это произойдет 29 апреля 1961 года. А пока впереди — вся война.

Утром 23 июня наша летающая лодка бросила якорь в устье реки Джарджан. Было тепло и солнечно. По узкой тропе, идущей сквозь тайгу от берега, разбитые не от физической усталости, а от свалившейся беды, мы медленно поднимались к избе, летной «гостинице» Аэрофлота.

Все население поселка Джарджан вышло нам навстречу. Разговоры были только о нападении гитлеровцев. Возмущаясь вероломством Германии, люди этого далекого таежного поселка верили в скорую победу над врагом.

В тот же день экипаж дал шифрограмму на имя Верховного командования с просьбой о немедленном отзыве в распоряжение фронта. Копия была направлена начальнику Главсевморпути — Папанину. Мы считали, что наш опыт дальних полетов в любых условиях погоды крайне необходим фронту. Таких машин, как наша, к началу войны было наперечет. Ее запас горючего позволял ходить без посадки до тридцати часов, и она могла принести большую пользу в воздушной разведке фронтовому командованию. Но никто на наши рапорты даже не ответил.

Конечно, мы понимали, что волна гнева и возмущения всего советского народа рождала сотни тысяч подобных просьб, а потому нам оставалось только ждать.

Ждать! Но как мучительно было сидеть в бездействии, когда на фронтах лилась кровь. Поток огня и железа неумолимо катился на восток. Истекая кровью, наша армия, под ударами превосходящих сил, временно вынуждена была отходить в глубь своей территории. Здесь, за тысячи километров от битвы, среди тайги, в роскошном буйстве цветущего лета, иногда все казалось страшным, болезненным сном. Нет, не может быть этой жуткой бойни! Ведь существует человек, разум, солнце и зеленая, полная жизни земля! И все–таки, чтобы остановить этот чумной поток, обрушившийся на нашу землю, надо биться со всей душевной ненавистью, до последней капли крови, до последнего удара сердца!

Шли дни, бесцельные, потерянные. Мы не находили себе места под этим ясным, словно дразнящим нас, полным беспечного благодушия, небом. Лето стояло необычайно жарким, полыхали грозы. С высоты поселка Джарджан виднелись столбы дыма. Это горела тайга. Тушить здесь некому. Будет гореть до тех пор, пока не погасят ливни. «Гроза, однако, запалила, гроза и загасит» — так объяснил нам местный охотник–якут.

На двенадцатый день наших «посиделок» наконец–то о нас вспомнили, от Ильи Павловича Мазурука — начальника Управления Полярной авиации — получили распоряжение: «Сидеть Джарджане и ждать указаний». Ее лаконичность была убийственна.

Прошло еще четыре томительных дня. Новая радиограмма Мазурука была более обнадеживающей. Он сообщал: «Самолетом Н-223 ждите специальный приказ, план работы».

— Наконец–то просвет в тучах неизвестности! — радовался Черевичный.

— Какой же это просвет? Если бы речь шла о фронте, наш самолет вызвали бы на вооружение в Москву! — скептически сказал Чечин.

Через сутки прибыл самолет. Командир его, Владимир Васильевич Мальков, доставил нам пакет с заданием: на все зимовки и полярные станции сбросить с воздуха закрытую почту. И все.

Мальков рассказал, что весь летный состав Полярной авиации от участия на фронте забронирован Главсевморпутем, что Папанин назначен уполномоченным Государственного Комитета Обороны по перевозкам на Севере, а мы поступаем в его распоряжение, и что Папанин никого в боевую авиацию не

отпускает, а тех, кто прибывает в Москву и пытается добровольцами уйти на фронт, называет дезертирами.

— Однако, — добавил Мальков, — Михаил Васильевич Водопьянов все–таки обошел Папанина, сейчас его экипаж ушел в ВВС. А он сам занят формированием авиационного полка дальнего действия.

— Молодец Миша, настоящий Герой Советского Союза! Вот к нему–то мы и уйдем, как только попадем в Москву. Правильно я говорю, Валентин?!

— К Водопьянову или к кому другому, но дня не буду сидеть членом профсоюза. Раз ушел экипаж Водопьянова, уйдем и мы!

— Правильно! В нашей Конституции записано — «священный долг гражданина Советского Союза защищать свою Родину»! — горячо добавил Кляпчин, мой боевой товарищ по войне с белофиннами.

Ночью мы ушли на задание. Какое это счастье — вновь обрести крылья. Двадцать дней, во время войны, сидеть в сибирской глуши на таком прекрасном воздушном корабле, которых не было даже в армии, и в которых там, на фронте, острая нужда. Как это могло получиться? Ведь эти двадцать дней мы могли бы проводить корабли, вести ледовую разведку, барражировать в Баренцевом море, снабжать полярные станции. И это в том случае, если почему–либо нас не могли откомандировать во фронтовую авиацию.

Мобилизационную почту мы развезли и по приказу Мазурука поступили в распоряжение штаба морских операций Западной Арктики с базированием в Булуне, на реке Лене, и приступили к ледовой разведке и проводке морских караванов с запада и востока в арктические порты.

Работа шла напряженно, летали много, но это была наша обычная работа, которую мы выполняли в мирное время. Пока в этом районе Арктики было спокойно, ни корабли, ни самолеты нацистов себя не обнаруживали. Ресурсы моторов нашего гидросамолета подходили к концу. Оставалось выполнить одну разведку и после — следовать на смену моторов в Москву.

Мы понимали, что Папанину в его большом и ответственном деле нужны опытные специалисты в Арктике. Но судьба страны решалась там, на Большой земле, и мы, естественно, рвались туда всеми своими помыслами.

Была середина августа. Море Лаптевых очистилось ото льда. И на то, чтобы долететь до южной кромки льдов, уходили долгие часы. В нашу задачу входило слежение за этой кромкой, ибо изменение ветра с южного на северо–западный или северо–восточный в одни сутки изменит всю ледовую обстановку — и

льды блокируют трассу морских караванов. Эта работа была несложной, но очень нудной и утомительной, поскольку восемьдесят процентов полета проходило над чистой водой этого бурного моря. Низкая облачность. Сильный ветер швырял самолет так, что приходилось пристегиваться ремнями, а попытки Виктора Чечина сварить кофе кончались репликами, обвинявшими пилотов в том, что им зря государство платит деньги и что им бы было сподручнее управлять росинантом, а не возить столь почтенных лиц, как он и его помощники. Но уходить в спокойные слои атмосферы мы не имели права, так как были обязаны неотрывно наблюдать за поверхностью моря, не появится ли лед, что могло случиться каждую минуту. Сделав за девять часов полета все галсы, от материкового берега до кромки льда, начинавшейся у южной части острова Бельковского, мы решили пойти на последний, так сказать контрольный, чтобы пересечь все ранее выполненные галсы посередине, а потом идти на посадку в Тикси. Рассчитав курс отхода, я передал пилотам:

— Через час двадцать выйдем к исходной точке на траверзе острова Куба, а оттуда курсом восемьдесят пять градусов пойдем по центральной части моря параллельно береговой черте материка.

— В скольких километрах от берега будет лежать линия нашего маршрута? — задал вопрос Черевичный.

— В двухстах — трехстах километрах — в зависимости от изменения береговой черты.

— Ясно! Виктор, — крикнул Иван в микрофон ушедшему на свое рабочее место Чечину, — прибавляю наддув и обороты. Надо поднажать, ведь завтра, орлы, в Москву!

— Дело говоришь, командир Завтра заправляюсь до пробок, дойдем без посадки! — радостно ответил Чечин.

— Виктор, не забудь «заначку».

— Ладно, штурман, без подначек! Сам понимаю, какой рейс! Домой, в Москву! Даже не верится.

Вскоре мы пересекли фронт циклона, и в воздухе стало спокойно. Дойдя до конечной точки, развернулись на генеральный курс контрольного галса и на высоте двухсот метров начали разведку. Через час догнали пройденный фронт непогоды и вновь попали в сильную болтанку. Море штормило. Крупные зеленые волны с пенистыми гребешками неистовствовали под самолетом, уходя на запад. Изредка встречались отдельные льдины самой причудливой формы. Волны бешено обрушивались на них, взрываясь каскадами брызг при ударе, и тут же скатывались в море. Отметив появление отдельных обломков льда, я вышел к пилотам. Шли на автопилоте. Гриша Кляпчин

сосредоточенно следил за курсом и авиагоризонтом, изредка подкручивал длинные эбонитовые трубки, надетые на кремальерки прибора. Эти трубки–рукоятки — рацпредложение Черевичного, намного облегчили труд летчиков: теперь не надо было тянуться к автопилоту, находящемуся впереди между штурвалами.

— Иван, заявку на патент надо делать, — кивнул я на длинные рукоятки.

— Что ты, командование узнает, еще всыплет за нарушение стандарта. А знаешь, я подсчитал, за десятичасовой полет, без этих рукояток, я или Гриша должны были бы пятьсот раз поклониться автопилоту!

— Конечно, — прохрипел в репродукторе голос Чечина — Леность всегда толкала на изобретательство! Кстати, посмотри на манометр масла правого мотора, на моем падает давление.

— Слежу, но температура цилиндров нормальная. Слушай, Валентин, — сказал Черевичный, — подсчитай точное расстояние до полярной станции острова Дунай и будь готов к смене курса. Не нравится мне давление первого.

— До Дуная двести тридцать километров. На Кубу ближе, но остров безлюден.

— Держи в запасе и Кубу… — Он не договорил, крикнул в микрофон: — Виктор, начала расти температура! Дойдет до красной метки, немедленно выключай мотор! — и, взяв управление на себя, выключил автопилот.

— Ясно, командир, но на одном моторе не потянет!

— Слить аварийное горючее…

— Все! Красная! Сливаю тысячу!

Винт правого мотора, медленно замирая, встал. Гидросамолет, резко накренясь вправо, оставляя за собой длинный шлейф распыленного бензина, со снижением шел к бурной поверхности моря.

— Курс сто сорок градусов! До Кубы двести, до Дуная двести двадцать. Саша, передай на базу: «Сдал правый, идем курсом сто сорок, высота двести, координаты 74°45′, 119°30′, — передал я радисту и стал следить за высотомером. Высота медленно падала, но, дойдя до ста пятидесяти метров, стрелка остановилась.

— Как, дотянем?

— Не знаю, что с маслом. Если закоксовалось, то такая же картина получится вот–вот и с левым мотором, — отвечал мне Черевичный, внимательно наблюдая за приборами работающего левого мотора.

— Ясно. Иду с Терентьевым готовить клипер–бот.

— Пусть он готовит с третьим механиком, а ты будь здесь.

Подскажешь ветер, если пойдем на вынужденную.

Передав команду о подготовке аварийного снаряжения, я подошел к Макарову. Он сосредоточенно работал на ключе передатчика, закончив, вяло спросил:

— Что там с мотором, левым, держится еще?

— Пока нормально. А как Тикси?

— Нашу радиограмму приняли. Спросили, какую помощь они могут оказать нам.

— А ты?

— Ответил, следите непрерывно. Попросил предупредить остров Дунай. Нам он не отвечает, а у Тикси с Дунаем связь постоянная.

— А как с погодой?

— В Тикси шторм, на Дунае облачность десять баллов, тихо, видимость десять километров.

— Отлично! Попытайся связаться с Дунаем. Он нам очень нужен. Там хорошая бухта, возможно, у них будем садиться.

— Все понял. Печенья не хочешь? — И он сунул мне в руки пачку печенья «Мария». Я обалдело посмотрел на него, но пачку взял и, разорвав упаковку, стал жевать. Тревожный рев аварийной сирены заставил меня броситься в кабину пилотов.

— Передай срочно Тикси, идем на вынужденную посадку из–за отказа обоих моторов, — и Черевичный выключил левый двигатель.

В машине стало так тихо, что слышно было, как свистит ветер в крыльях. Быстро передав радисту о посадке и сказав координаты, я записал в бортовой журнал время и причины вынужденной. Пристегнувшись ремнями к креслу, стал наблюдать за седой, колышущейся поверхностью моря, стремительно приближающегося к нам. Как правило, при боковом ветре более десяти метров в секунду гидросамолет не может садиться. Сейчас, судя по гребням волн, ветер был не менее двадцати метров, море не посадочная полоса — садись в любом направлении, но если садиться навстречу волне — катастрофа неизбежна. Поэтому необходимо снижаться вдоль водяных валов, но сила ветра слишком велика. Все это мгновенно пронеслось в сознании каждого из нас. Раздумывать Черевичному было некогда. Машина планировала. Парируя ветер элеронами крыльев, Иван вел самолет вдоль волн. Огромные, зеленые, с седыми, почти белыми верхушками, они, как горы, вытянулись вдоль самолета. Вот уже их гребни скрыли горизонт. Мы шли между водяными движущимися стенами. Задрав нос летающей лодки, Иван скользил в этом жутком Коридоре, нащупывая убегающую поверхность хвостовым реданом, и, пропустив

накатывающий с левого борта очередной вал, заскользил реданом по воде. Теряя скорость, самолет плюхнулся всем корпусом, слева ударил новый вал, в кабинах стало темно, потом — казалось, прошла целая вечность — в люках зазеленело, появился свет, и самолет, как скорлупка, закачался между накатывающими волнами.

— Порядок! Валентин, немедленно передай Саше — посадка нормальная. Пусть идет на выручку ледокол. Долго на такой волне не продержимся. Виктор, осмотреть все отсеки, нет ли где пробоины? — и Черевичный нервно закурил.

Саша связи с Тикси не терял до самой посадки и вынужденную уже подтвердил. В Тикси ответили: портовой ледокол «Леваневский» к выходу готов, но сейчас у них сильный шторм. Выйдут при первой возможности.

— Черти! Что же они думают, наша лодка — океанский лайнер! — хмыкнул Черевичный,

— Портовик, он же каботажный! Куда ему в шторм! А нас этот ветерок несет к западной кромке льда. Надо выбросить водяные якоря, чтобы уменьшить дрейф, — сказал я командиру.

— Согласен! Но в такую волну не откроешь люков, смоет мгновенно и зальет носовую кабину. Сколько до кромки льдов?

— Сто двадцать — сто тридцать километров. Парусность самолета большая, нас несет со скоростью около двадцати километров в час.

— Пока подождем часа два–три. Смотри, что делается! Волны бешено бросали самолет, его крылья с выпущенными концевыми поплавками попеременно уходили в воду, казалось, их вот–вот оторвет, и тогда машина сразу опрокинется.

— Виктор, что же с моторами? Почему упало давление?

— Надо осмотреть масляные фильтры, командир, — ответил Чечин.

— Моторы высоко, волны их почти не достают. Давай попробуем организовать их осмотр! — попросил Черевичный.

— Сейчас невозможно. Надо подождать, когда хоть немного утихнет ветер.

Тщательный осмотр показал, что пробоин нет. Чечин стал готовить концы для выхода к моторам. Решено было мне и второму бортмеханику Терентьеву, привязавшись, попытаться пробраться к моторам, и мы ждали затишья. От наглухо задраенных люков в кабинах было душно. Сильная качка вызывала аппетит, но согреть что–нибудь на плите было невозможно. Я стал искать пачку печенья, переданную мне перед посадкой Сашей Макаровым. Но нигде не смог ее обнаружить. Заметив мои поиски, бортрадист спросил:

— Ты что ищешь?

— Твою пачку «Марии».

— Ты же ее съел, когда пошли на посадку! Я еще удивился, подумав, ну и характерец! Помирать идем, а он печенье доедает!

Было ли такое действительно, до сих пор не вспомню. А если и было, то, очевидно, съел машинально.

Вскоре Виктор организовал холодный ужин. Настроение сразу поднялось. Машина так уверенно отыгрывалась на волнах, что мы перестали бояться за ее плавучесть и нам даже удалось выбросить водяные якоря. Благодаря им самолет развернуло носом к ветру, и консоли крыльев перестали нырять в воду. Гриша Кляпчин, утомленный качкой, спал на своем сиденье, отказавшись даже от еды. Иван, как всегда в свободные минуты, листал своего Омара Хайяма. Заглушая шум волн, из репродуктора лилась музыка: страстный женский голос обещал какому–то счастливчику радость. Саша был неутомим — рыскал по эфиру и каждые тридцать минут успокаивал Тикси, передавая им, что у нас все в порядке.

Сделали очередной промер ветра. Ветер стихал, скорость его упала до пятнадцати метров. Правда, качка не уменьшилась, но седые гребни стали ниже, и машину больше не заливало.

— Странно, почему ветер один, а волны двух систем и направлений? Можешь объяснить, штурман?

— Да потому, Саша, что основная волна раскачана штормовым ветром, дующим уже двое суток, а малая волна, которая идет к основной под углом сорок — пятьдесят градусов, — от шквалистого ветра, который начал дуть три–четыре часа назад. Этот шквал стихает, стихает и вызванная им волна, еще не успевшая набрать силы, а скоро останутся только волны, вызванные штормом, который тоже утих, и эти длинные и высокие валы без гребней, так называемая «мертвая зыбь» — не что иное, как следы недавно затихшего шторма или шторма, находящегося далеко от нашего района… — ответил я Макарову, который, не снимая наушников, через иллюминатор наблюдал за морем.

— Командир, стало тише. Приступаем к осмотру моторов? — спросил Валентин Терентьев Черевичного.

— Добро. Максимум внимания страховке. Все–таки болтает лихо.

Привязавшись длинными концами страховочного троса, через аварийный люк вылезли на скользкую палубу. Держась за скобы, Терентьев открыл люк в капоте правого мотора, вывернул масляный фильтр, передал его мне. Такая же операция была проделана и с левым мотором. Насквозь промокшие, ползком

добрались до аварийного люка, и руки товарищей втащили нас в самолет. Осмотр фильтра подтвердил догадку Чечина. Промежутки между металлическими пластинами фильтров были полностью забиты черной асфальтоподобной массой так сильно, что ножи его цаже не проворачивались.

— Все ясно! Некачественное масло — от высокой температуры закоксовалось, — резюмировал Чечии.

— А выход? Не ждать же ледокола! — сказал Черевичный, размазывая в руках черную массу из фильтров.

— У нас в запасе бочка масла. Слить из моторов и бака старое — и залить свежее.

— Но оно тоже может закоксоваться!

— Эта бочка прихвачена как непзапас из Москвы. Моторы мы не перегревали. Все будет нормально. Вот только придется поавралить на заливке.

Промыв в бензине фильтры, стали сливать старое масло. Самолет по–прежнему вздымался и падал с вала на вал, но шквалистых гребней не было. Свежее масло подавали ведрами. Нужно было быть настоящими эквилибристами, чтобы проделать эту операцию. Из двадцати трех залитых ведер только три не удалось донести до цели. Наконец масло было заправлено. Все спустились вниз и люки задраили.

А теперь что? Как взлетать с этих вздымающихся зеленых холмов? Поперек волн? Так же опасно, как и при посадке. Вдоль? Мешают поплавки, может сбить боковым ударом волны. Все обсудив, решили после запуска моторов некоторое время глиссировать по воде, как моторная лодка, и посмотреть, как будет себя вести гидросамолет на волне при скорости сто километров.

— Запуск первому! — прозвучала команда Черевичного.

Мотор фыркнул черным дымом, и винт уверенно замолотил. Лодка ожила и, разрезая носом воду, пошла вперед.

— Запуск второму!

Теперь работали оба винта, на малом газу гидросамолет уверенно побежал вдоль волн.

— Саша, передай в Тикси: рулим по морю курсом на дельту реки Лена. Моторы работают после смены масла нормально, — в микрофон крикнул Иван, и тут же позвал меня: — Как ветер?

— Сорок градусов по отношению к мертвой зыби. Нам этим же ракурсом в левую скулу.

— Сейчас попробую довести скорость до взлетной. Посмотрим, как поведет себя машина.

— А поплавки?

— Как только наберу скорость отрыва, сразу их убираем, а в

консолях им не страшны никакие волны.

— Будь внимателен к льдинам, много обломков.

Оба мотора дружно взревели, и гидросамолет стремительно заскользил вдоль волн, все больше и больше набирая скорость. Чувствовалось — как только машина вышла на редан, волны перестали захлестывать поплавки, и они медленно уходили в консоли крыльев.

— Поплавки убраны! — крикнул Чечин, и вдруг машина плавно оторвалась, пролетела метров пятьдесят и чиркнула днищем по воде.

— Форсаж! — закричал Черевичный.

Самолет вновь оторвался от воды и, покачиваясь с крыла на крыло, тяжко повис в воздухе. Волна выбросила его вверх совершенно неожиданно для пилотов. Не имея еще достаточной скорости, казалось, он вот–вот рухнет во вздыбленную пучину.

— А-а, дьявол!!! — раздался в репродукторах крик Ивана, и слышалась в нем буйная радость победы.

Самолет какое–то мгновение, словно неуправляемый, шел, не набирая скорости, почти касаясь поверхности воды, и вдруг полез вверх, все выше и выше.

— Курс? — крикнул Иван.

— На Тикси через Дунай сто сорок! — ответил я. Глаза Черевичного были широко раскрыты и по–мальчишечьи озорно сияли.

— Почему взлетел? — глядя на него в упор, спросил я. — Ведь договорились только глиссировать!

— Волна выбросила! — пожал он виновато плечами. — Поддержал моторами. Сам понимал опасность, но ничего не мог сделать, — и замолчал.

— Да, еще один такой взлет, и Гриша, пожалуй, откажется от женитьбы! — разряжая затянувшуюся паузу, зазвучал в репродукторе голос Чечина.

Взрыв нервного смеха разнесся по самолету. Гриша невозмутимо, не поворачивая головы, спросил:

— А глубоко там было? Плаваю я неважно, — и радостно, с шумом вздохнул.

— Двести метров, Гриша. Но даже при твоем росте тебе хватило бы за глаза, — ответил Чечин.

Долго еще перекатывался по самолету смех. И смех этот, как волшебный эликсир, снимал то нервное напряжение, которое создала вынужденная посадка и взлет в штормовом море. Монотонно, как колыбельную, пели моторы свою песню. И в четком ритме их была наша уверенность, наша жизнь. Появился берег, низкий, весь изрезанный руслами дельты. Вливаясь в море

Лаптевых, Лена на триста километров захватывала морское побережье от устья реки Оленек до бухты Тикси.

Прошли остров Дунай. В знак приветствия покачали ему крыльями и взяли курс на Тикси. Из одинокого домика никто не вышел, радио тоже молчало, — видно, спали, закончив вахту. Неожиданно Саша резко сорвал наушники и подошел ко мне, протягивая радиограмму.

— Срочная из Диксона.

«Борт Н-275, на каком основании самовольно после вынужденной, не дождавшись аварийной комиссии на месте, возвращаетесь на базу. Это прямое нарушение НПП (НПП — наставление по полетам.), будете привлечены к ответственности, инспектор Филиппов».

— Это, это, что же. — Дальше я не мог говорить. Дикий неудержимый хохот душил меня, и я не в состоянии был что–либо сказать. Одним прыжком Черевичный подскочил ко мне. Я молча отдал ему радиограмму. Прочитав, Черевичный сел на пол и стал беззвучно сипеть, раскачиваясь из стороны в сторону. Макаров обалдело смотрел на нас, а потом, забрав радиограмму, сказал:

— Ну, что вы гогочете! Филиппов же мог и не знать, что мы летающая лодка.

— Ой, сатана, сейчас загнусь от хохота! Саша, но ведь он же инспектор! Страж безопасности полета!

Конфуз, конечно, был умопомрачительный. Как выяснилось потом, Филиппов действительно не знал, что под номером СССР-Н-275 была летающая лодка.

Мы вслух пытались представить, как высокая аварийная комиссия прибывает на место вынужденной посадки, где в штормовом хаосе разгулявшейся стихии ее ожидает потерпевший, чтобы выполнить пункт наставления, который гласит: «После вынужденной посадки взлет разрешается только после разбора причин комиссией, прибывшей на место происшествия».

Вскоре мы подошли к Тикси. В бухте штормило, но по сравнению с тем, что пришлось нам испытать, поверхность гидроаэродрома казалась нам зеркальной гладью. Закрепили машину на бочке (якорная постоянная стоянка) и пошли на катере к берегу.

Весь следующий день ушел на проверку машины: осмотр днища, промывку картеров моторов, масляных баков Гидросамолет выработал свои ресурсы, и мы готовились в Москву на смену моторов. Но, увы, наша радость была преждевременной. Ночью пришла радиограмма. Мазурук предлагал немедленно выполнить еще одну ледовую разведку для каравана судов, застрявшего во льдах при выходе из пролива Вилькицкого.

Уточнив все данные о караване у начальника штаба морских операций Западной Арктики капитана Белоусова, через три часа мы ушли в разведку. Моторы работали безукоризненно, но Чечин весь полет ворчал, вспоминая недобрым словом Мазурука, который, зная, что ресурс моторов выработан, все же посылает самолет в океан.

— Виктор, уймись наконец! Других самолетов в этом районе нет. Караван застрял во льдах. Кто же окажет ему помощь? — пытался я утихомирить механика.

— Ты в технике разбираешься? В моторах осталось ресурсов ровно столько, сколько надо, чтобы добраться до Москвы. А сядем? Кто нам окажет помощь?

— Но ведь на пять процентов ресурсы можно продлить!

— Они уже продлены и отработаны. Казаки вы с Иваном, вам бы все скакать!

— Виктор, дорогой. Давай варить кофе… — зная его слабость к этому занятию начал я.

— Кофе? Черный, по–полярному? А знаешь, у тебя иногда рождаются дельные мысли, — подобрел Виктор и исчез на камбузе.

Через полчаса, обжигаясь, мы блаженно отхлебывали из пол–литровых кружек черный кофе.

Самолет вышел на западную кромку льда. Из–за тумана, образовавшегося от натекания более теплого воздуха на поверхность ледяного поля, мы снизились до тридцати метров и приступили к разведке. Горизонтальная видимость попеременно менялась — от нуля до одного километра. Под самолетом проносился изъеденный летним солнцем, сильно разрушенный битый лед, сплоченный до семи — девяти баллов. Вполне проходимый для ледоколов, он, конечно, был тяжел для проходки судов. Где–то западнее в таком льду застрял караван. Когда Саше Макарову удалось связаться с флагманом каравана, ледоколом «Иосиф Сталин», капитан сообщил, что своих точных координат они не имеют, так как более недели пробиваются в тумане, солнца не видно, скорость и направление дрейфа им неизвестны.

— Саша, передай им, чтобы дали «морзянку», — и мы выйдем к ним по радиокомпасу.

— Хорошо, штурман, а через час я вас свяжу с ледоколом по радиотелефону.

В Арктике караваны судов нередко теряли свои координаты, поскольку плавание вдали от берегов и вне видимости солнца лишало их возможности использовать радиопеленгацию и астрономию для определения своего точного места, а скорость и направление дрейфа были неизвестны, поэтому счисление

движения караванов было делом очень сложным. Летчики Полярной авиации, имея возможность пробиваться через облачность к солнцу и точно определять свое местонахождение, выходили по радиокомпасу на корабли и давали им их координаты.

То, что должны были сделать сегодня, делали мы неоднократно. В августе 1940 года при проводке каравана судов новым, недавно построенным ледоколом «Иосиф Сталин», также моряками были потеряны координаты. К нам на борт поступила радиограмма:

«Н-275 Черевичному, Аккуратову. Вы сможете нам сильно помочь даже в условиях плохой видимости, если по радиокомпасу выйдете на нас. Укажите наше место, также расстояние до кромки льда. Мы имеем основание сомневаться в своем счислении, от острова Комсоправды определений не имеем, скорость продвижения во льду учитывается на глаз. Несомненно, имеется снос под влиянием течений, сила направления которых неизвестна. Шевелев, Белоусов».

Погода была нелетная. Но, получив такую радиограмму, в которой между строками чувствовался крик о помощи, конечно, мы тогда не могли не полететь. Тем более, зная самих просителей, их профессиональную гордость, мы понимали, как трудно им было послать эту радиограмму.

Пробившись через цепочку циклонов, мы вышли на караван, дали координаты и попутно выполнили разведку состояния ледового массива, с которым они дрейфовали.

На борт, когда мы уже уходили и ломали голову, где садиться, так как погода всюду была нелетной, была получена радиограмма:

«Н-275 Черевичному, Аккуратову.

Благодарим за хорошую разведку в труднейших условиях, спасибо за помощь, привет экипажу. Шевелев, Белоусов».

Двое суток спустя вся армада каравана уже дымила на рейде бухты Тикси, и мы чувствовали себя самыми счастливыми людьми. Корабли доставили грузы для Якутской Республики вовремя и без потерь.

А в ту ночь, после долгих поисков пристанища, мы сели на реке Оленек, у могилы Марии Прончищевой — первой полярной путешесгвенницы.

1736 — стояло на кресте. Она отдала свою жизнь, как и ее муж, Василий Васильевич Прончищев, лейтенант Российского флота, командир одного из северных отрядов Второй Камчатской экспедиции, изучению и освоению Великого Северного морского пути.

Златоглавыми полярными маками почтили мы память этой мужественной женщины и долго, молча, без шапок, стояли у покосившегося древнего креста, изрезанного славянской вязью.

В Тикси мы вернулись на второй день, по пути сбросив на палубу флагмана каравана новую карту состояния льда.

Вот и теперь мы тоже подходили к каравану. Ползли буквально на брюхе, видимость очень плохая. Я нарисовал ледовую карту, которую мы сбросим на флагманский ледокол по радиокомпасу: ледокол вне нашей видимости, найдут ли наш вымпел? Найдут — во многом наша работа упростится. Не найдут — придется долго кружить в облаках над караваном и в микрофон описывать состояние льда, давать курсы выхода из ледяного плена.

По расчету, до кораблей остается десять минут полета, но координаты не точны, это уже видно по радиопеленгам. На этой высоте мы можем врезаться в мачты, видимость не более пятисот метров. Если даже увидишь с этого расстояния, то не успеешь уйти вверх или увернуться, тем более что корабль не один.

Делаю знак Черевичному. Он без слов понимает меня и мягко прибавляет газ моторам. Уже на высоте пятидесяти метров входим в плотную облачность, стекла на кабине затягивает тонкой пленкой льда.

— Включите антиобледенители! — дает команду Черевичный Чечину.

В кабине запахло алкоголем, от струй спирта стекла быстро очищаются.

— Э-эх! — кричит Чечин. — Огурчик бы малосольный сейчас или грибки! Такое добро пропадает! — и аппетитно щелкает языком.

Черевичный по микрофону договаривается с флагманом, что будем сбрасывать ледовую карту с высоты шестидесяти метров по радиокомпасу. Делаем заход и бросаем вымпел. С борта ледокола

радостно кричат: вымпел упал на льдину у форштевня ледокола. Я на словах объясняю им детали ледовой обстановки, даю уточненные координаты, и мы берем курс на Тикси. Весь следующий день Чечин и его помощники делали профилактику моторам. Предстояло идти на Москву. Моторы переработали все свои ресурсы, расход масла и горючего увеличился. Поэтому механики так тщательно и скрупулезно работали с ними.

Ночью стартовали в Архангельск с попутной разведкой льда до Амдермы. Перед вылетам военный отдел порта предупредил нас, что в Карском и Баренцевом морях возможны встречи с немецкими боевыми кораблями и самолетами и что код связи с нашими истребителями и правила полета от Архангельска до Москвы нам вручат в Архангельске.

До Амдермы все шло нормально. Потом начались неполадки. Из–за начавшейся тряски левого винта сели на вынужденную посадку в Нарьян — Маре, а потом второй раз — на реке Мезень. Чечевичный нервничал, торопясь в Москву, но Чечин был неумолим: он обстоятельно исправлял все неполадки. Только на третьи сутки мы прибыли в Архангельск.

Город как–то заметно посуровел, построжал. Впервые мы увидели оконные стекла, заклеенные газетными крестами, мешки с песком, длинные стволы ощетинившихся зениток. В речном порту кипела работа. Люди шли по деревянным тротуарам озабоченные, неулыбчивые. И только ребятишки, носившиеся по улицам с деревянными автоматами, горланили так же, как и до войны.

Непривычно для нас выглядел морской порт. У причалов и на рейде стояли морские тортовые суда, но на их палубах, на баках, ютах — орудия и спаренные пулеметы. Вдали, на широком русле Северной Двины, рассредоточение маячили силуэты военных кораблей, а высоко в небе дарами барражировали истребители. Порт жил напряженно — скрипели стрелы, гремели цепи, и крики «вира… майна» звенели в воздухе.

Утром 22 августа, получив разрешение на вылет в Москву и забрав все необходимые инструкции о порядке полета, мы стартовали. Шли на малой высоте, прячась в складках рельефа. Предосторожность была не лишней. В Архангельске мы узнали, что ожесточенные бои развернулись уже под Москвой.

К Москве мы подошли на бреющем полете и с ходу сели на Химкинском водохранилище у здания Речного вокзала. Зарулив в одну из стоянок гидросамолетов Полярной авиации, находящейся прямо против шпиля вокзала, мы вышли на родной берег.

Ощетинясь дулами зенитных батарей, опоясанный противотанковыми ежами, надолбами и валами из мешков с

песком, город жил своей повседневной жизнью, но эта жизнь была полна сдержанной деловитости, так непохожей на суетливость Москвы предвоенной. При подъезде к тушинскому туннелю у узкого проезда, заставленного ежами, мешками и бетонными пирамидами противотанковых надолб, военный патруль проверил наши документы. Молодой капитан подолгу всматривался в наши лица, сверяя с фото в удостоверениях, устало козырнул. Чувствовалось, что он о чем–то хотел спросить — наш экспедиционный вид явно смущал его, — но так и не спросил, махнув на прощание рукой, обвязанной марлевым, потемневшим бинтом. При выезде из туннеля образовалась небольшая пробка. Навстречу нам встала длинная гирлянда аэроста тов. Статные девушки в аккуратных гимнастерках держали баллоны за свисавшие с них концы и, пересмеиваясь, что–то говорили между собой.

Увидя их, Виктор Чечин лихо свистнул и, перегнувшись через борт автомашины, крикнул:

— Послушайте, красавицы вы мои милые, кого же вы собрались ловить в свои сети? При ваших качествах вам и аэростаты заграждения не нужны!

Девушки дружно фыркнули, но ответ дать не замедлили:

— Попадешься и ты, черноглазый! Смотри, не зевай, когда полетишь!

Странно, но этот незначительный эпизод и слова девушек помнились мне всю войну. Вход в зону Москвы был расписан строго по воздушным коридорам, которые периодически менялись. Заградительное кольцо вокруг Москвы охранялось сетью аэростатов. Усталые после выполнения боевых операций, часто в сплошной облачности, мы должны были нащупать этот коридор и, рассчитывая только на средства радиотехнического самолетовождения, пролезть через эти «девичьи сети» на свой аэродром. А «девичьими сетями» мы их называли потому, что обслуживали аэростаты заграждения в основном женские команды сложность маневра слепого полета в узких коридорах, при не всегда срабатывающих средствах радионавигации, преподносили нам минуты куда более томительные и напряженные, чем часы полетов над вражеской территорией. Можно было попасть в стальную сеть аэростатов: безжалостная сталь их тросов разрезала самолет пополам.

При встрече в Управлении Полярной авиации с Ильёй Павловичем Мазуруком, затянутым в строгую военную форму, мы невольно подтянулись. В нашем кожаном, видавшим виды летном обмундировании и пахнувших ворванью высоких болотных сапогах, конечно, мы выглядели партизанами. Начальник окинул

нашу группу насмешливым взглядом и с улыбкой проговорил:

— И вас не забрали в таком виде? Вы же как диверсанты! Ну, ладно, о форме потом. Рад вас видеть здоровыми в любом виде. Спасибо! Лихо поработали. Моряки от вас в восторге! Теперь всем ясно, почему не отпустили ваш экипаж во фронтовую авиацию? Основные потоки военных грузов из США пойдут через Арктику. Кто будет проводить корабли через льды? Конечно, те экипажи, которые в этом имеют большой опыт! — тепло пожав руки, он усадил нас вокруг своего стола.

— Но, Илья Павлович, — вырвалось у меня, — в боях наш опыт будет еще эффективнее! Забронировали нас, не спросив. Я все равно уйду на фронт, и ты меня не уговаривай!

— Я понимаю тебя. Ты вспоминаешь финскую? Мы же тогда с тобой ушли добровольцами. Но пойми, сейчас события более сложные, война будет долгой. Каждый должен быть на своем месте. Ты специалист по проводке кораблей… Э, да что говорить, друзья, я сам за фронт, но не пускают! Папанин добился брони…

— А сам, видите ли, — на фронт. Уполномоченный Государственного Комитета Обороны! — перебил Мазурука Черевичный.

— Вот и вы поступите в его распоряжение. Он командует морскими перевозками на Севере. И не думайте, что не понюхаете пороха! А сейчас вашу машину

— на неделю в профилактический ремонт и на вооружение. У вас неделя свободного времени. Приведите себя в порядок, отдохните. Впереди очень горячая работа, но из Москвы не отлучаться. Обстановка, как видите, сложная. Вызов в штаб может быть неожиданным. Ежедневно с девяти до девяти тридцати звоните мне.

— Ясно, Илья Павлович… Товарищ полковник, — поправился Черевичный, — но почему на смену моторов и установку вооружения такой большой срок?

— Нет людей, а на ремонте не одна ваша лодка!

— Но в составе экипажа три механика. Разрешите нам всем включиться в подготовку.

— Не возражаю. Жалея ваши силы, не смел предложить. У меня все, можете быть свободными, а штурмана и второго пилота прошу остаться.

Все вышли. Мазурук подошел к большой карте Баренцева моря, висевшей на стене.

— Я знаю, вы боевые летчики, и вам трудно оставаться членами профсоюза в этой войне. Но смотрите, скоро англо–американские и наши корабли будут доставлять военные грузы в порты Мурманска и Архангельска. Вся эта зона находится под

контролем не только военно–морскою флота нацистов, но и ее авиации, базирующейся на оккупированной территории Норвегии. Здесь будут серьезные бои. Если путь караванов поднять севернее, то авиация врага не сможет бомбить корабли, поскольку это будет слишком далеко от их баз. Но путь в более высоких широтах проходит через льды. Караваны необходимо обеспечивать ледовой разведкой. Кроме того, часть судов пойдет с востока, Северным морским путем. А там, сами знаете, без ледовой разведки не пройти. В ваших разведках вы неминуемо будете соприкасаться с врагом, а это тот же фронт. И я прошу вас не делать глупостей, а оставаться в Полярной авиации: если вы сбежите, за вами потянутся и другие.

Мазурук говорил убедительно. Конечно, как начальник Полярной авиации он был прав. Мы выслушали его молча, не возражая, но уходили от него с чувством обиды, словно нас чем–то обошли. По пути мы с Гришей Кляпчиным договорились завтра же идти в военкоматы своей приписки с рапортами об отзыве на фронт.

В девять утра я уже был на приеме у комиссара Краснопресненского райвоенкомата. В его кабинет стояла длинная очередь. Из разговоров я понял, что все ожидающие приема — добровольцы: (рабочие, служащие, научные работники. Все они имели бронь, но никто из них не хотел оставаться на работе в тылу.

Доложив о цели своего прихода, я подал комиссару рапорт. Прочитав, он тут же, со вздохом, вернул его обратно.

— Понимаю, дорогой товарищ, ваш патриотический порыв, а ваш опыт далеких полетов — вот так нужен, — и он провел ребром ладони по горлу, — но вынужден вам отказать Есть приказ свыше» ледовых штурманов на фронт ни под каким видом не брать'

Заметив мое расстроенное лицо, он как–то по–отечески тепло продолжил:

— Конечно же, кому, как не вам, биться с оголтелым врагом! Молоды, физически крепки, имеете боевой опыт и полны огня. Но если «наверху» в это трудное время задерживают такого специалиста, готового и опытного бойца, значит, есть что–то очень важное, где вы принесете еще большую пользу' Попробуйте поговорить с Папаниным, вы ведь в его распоряжении. Снимет бронь — тут же направлю в дивизию.

Я понял, говорить дальше бесполезно.

— Разрешите идти?

— Да, примите мои добрые пожелания в вашей не менее опасной и благородной работе.

В управлении я встретил Гришу Кляпчина. Он весь сиял, словно шел на свидание с любимой.

— Взяли в штурмовой полк! Сказали, что даже запрашивали, где я нахожусь в командировке, чтобы отозвать. Ведь я у вас в «полярке» проработал меньше года и брони на меня, слава богу, нет!

— Значит, Григорий Кляпчин, «дезертируешь» от нас? — спросил подошедший к нам Мазурук.

— Никак нет, товарищ полковник! Иду по своей специальности, бить фашистов! — вытянувшись во весь свой богатырский рост, лихо откозырял Гриша, уже обкаченный в форму старшего лейтенанта ВВС

— Забронированы только опытные кадровые полярника, — объяснил мне Мазурук.

— Илья Павлович, — решил я чем–то досадить ему за «заботу» о «кадровых полярниках», — вот когда окончится война и твои дети тебя спросят «Папа а ты воевал с фашистами, — что ты на это им скажешь?

Мазурук остолбенело впился в меня глазами, а потом тихо сказал:

— Ты, может быть, по–своему и прав. Будут правы и наши дети задавать такой вопрос своим отдам! И нам будет труднее разговаривать с ними, чем фронтовикам… — Резко махнув рукой, он скрылся в своем кабинете.

Я понял, что поступил нехорошо, а может быть, и подло. Ведь мою иронию он принял как намек на отсидку. Но Илья Мазурук не был таким! Только теперь я осознал, как же ему было трудно в это грозное время, выполняя приказ, оставаться на своем посту. И впервые заколебался в своей правоте, в своих требованиях отправки на фронт.

На следующий день при встрече с Черевичным мы уже старательно изучали ход военно–морских операций в Баренцевом море, задачи ледоколов и морских караванов. Золотые руки наших механиков через три дня полностью подготовили машину. Мы ждали приказа о вылете. Точного плана еще не было, но мы знали, что поступаем в распоряжение штаба морских операций Западного сектора Арктики, то есть в район предполагаемых активных действий врага. Это поднимало настроение Мы были готовы к выполнению любого задания и с нетерпением ждали старта.

Чрезвычайный рейс

На третьи сутки после нашего возвращения из полетов по старой, довоенной, традиции экипаж со своими семействами собрался у меня дома. Вот так же сидели мы нашей шумной компанией в июне, когда отправлялись в Арктику, на ледовую разведку, не подозревая даже, что это наше последнее задание мирного времени.

— Отдыхайте, — сказал нам Илья Павлович Мазурук, — пока на вашей машине будут заменены моторы и выполнят все необходимые профилактические работы. Задание получите на днях.

— Нас интересует: какое задание? — спросил тогда Черевичный.

— Этого, товарищи, сказать не могу. Сами понимаем, время военное.

— Но хотя бы знать, какие карты должен подготовить штурман? — не сдавался Черевичный.

— Не хитри, Иван Иванович, в штурманском портфеле Аккуратова всегда лежат карты на весь шарик. Не один год с ним летал. Даже карту Антарктиды видел в его запасах. Потерпите пару деньков, да откровенно говоря, направление маршрута еще точно и неизвестно.

Машина, полностью подготовленная, уже стояла на гидроаэродроме Речного вокзала, но приказа на наш вылет не поступало. Мы готовы были выполнить любое задание и с нетерпением ждали старта.

В разгар нашего застолья в прихожей раздался звонок.

— Поздновато спохватились ребята, — усмехнулся Виктор Чечин, постучав по пустой бутылке.

Я пошел открывать.

На лестничной площадке стояли двое военных с общевойсковыми командирскими ромбиками в петлицах.

— Валентин Иванович Аккуратов?

— Да.

— Вас приказано срочно доставить в Генштаб.

— Заходите. Сейчас оденусь.

Войти посыльные отказались, остались ждать на лестничной площадке, спросили, не знаю ли я, где находятся сейчас Иван Иванович Черевичный и главный инженер Полярной авиации Владимир Николаевич Гутовский.

— Черевичный и Гутовский у меня в гостях, — ответил я.

— Тогда просим и их поехать с нами

Объяснив застолью, что нам необходимо ненадолго отлучиться, и успокоив всех, мы быстро оделись и вышли.

Во дворе стояла оперативная машина ЗИМ с никелированными «кукушками» «Кукушки» — так назывались наружные звуковые сигналы правительственных автомашин. Через семь минут мы уже входили в здание Генштаба, размышляя, чем все же объяснить этот срочный вызов в столь высокие инстанции.

В большой светлой комнате нас встретили два генерала с петлицами общевойсковых частей и трое в штатском. На столе стояла, будто дожидаясь нас, бутылка коньяка н коробка шоколада. Представились, но запомнил только одну фамилию — генерал Петров.

— Немного еще добавим? — улыбаясь нам, сказал человек в сером, прекрасно сшитом костюме и разлил коньяк по маленьким рюмкам.

Мы переглянулись.

— Товарищи, — продолжал он, обращаясь к нам, — нужно как можно скорее вылететь в США и доставить туда нашу миссию, которая будет заниматься размещением заказов на оружие и технику. Задание правительственное. Сколько дней вам надо на подготовку и каким маршрутом вы пойдете?

Мы обменялись взглядами с Черевичным. «Самолет наш готов и стоит на якоре в Химкинском водохранилище. Нужны карты Аляски, Америки и оформление виз», — подумал я.

— Мы можем стартовать хоть завтра! — ответил Иван.

— При условии, если сумеете снабдить нас американскими картами и оформить визы, — добавил я.

Генералы улыбнулись и переглянулись со штатскими.

— И это реально? — недоверчиво спросил человек в сером костюме.

— Наша лодка готова! Дело за картами и визами, — сказал Черевичный.

— Хорошо. Сегодня двадцать седьмое августа, назначаем вылет тридцатого, в девять ноль–ноль. За это время вы должны экипироваться, получить карты и деньги в валюте. С вами полетят двадцать пассажиров — крупных специалистов по военному снаряжению. В их числе и ваши коллеги, Герои Советского Союза Михаил Михайлович Громов, Георгий Филиппович Байдуков, Андрей Борисович Юмашев. Теперь о маршруте. Какой вы считаете наиболее целесообразным?

— Надо идти через Арктику, на Аляску. Через Англию и Рейкьявик ближе, но первая часть этого маршрута контролируется немцами, — сказал я.

— Только через Арктику! — подтвердил и Черевичный. Генералы и штатские опять переглянулись и заулыбались весело и открыто.

— Отлично! Вы, я вижу, хорошие стратеги. Мы все обдумаем и завтра сообщим. О цели вашего вызова Главсевморпуть знает, больше никому ни слова. Время сами знаете какое. А сейчас давайте кончим эту бутылку? и по домам! Вас же ждут друзья.

Мы выпили коньяк, закусили шоколадом, а через двадцать минут были уже у меня дома, где и продолжили «посиделки» до утра, так как не все имели ночные пропуска. О цели вызова никто нас, разумеется, не спросил:

А в девять мы были у Мазурука. От него мы узнали, что пассажиров уже будет сорок и пойдут две машины. Наша будет флагманской. Второй самолет поведут Василий Задков и Вадим Падалко.

Днем мы облетали свой самолет. Все агрегаты работали отлично. Машину заправили горючим. Проверили бортовое вооружение, ввели в стояночный плот и, опечатав, сдали охране. Весь маршрут перелета я рассчитал по нашим картам, так как американских нужного маршрута и масштаба в ВВС не оказалось.

Трасса до Аляски нам была хорошо известна и она не составляла каких–либо трудностей, а дальше, точнее, от пограничного острова Большой Ратманов до Сиэтла, — для нас была неизвестной, но нас это не смущало, так как в своих полетах на ледовой разведке и с экспедициями нам часто приходилось осваивать воздушные трассы значительно сложнее по своим физико–географическим условиям и аэронавигационным данным.

В этот же день весь наш экипаж побывал в одном из домов Замоскворечья, где нам подобрали отличные гражданские костюмы, которые настолько преобразили нас, что мы первоначально не узнавали друг друга, а по улицам Москвы не решались ходить, так как вид был для этого времени слишком шикарным. Весь следующий день, всем экипажем, мы тщательно прорабатывали наш маршрут, обратив особое внимание на участки, проходившие над Аляской, Канадой и США. В штурманском отношении маршрут не был сложным, но нас беспокоила радиосвязь, так как никто не знал, на каких волнах и какие радиостанции Канады и США будут держать с нами связь, кодированную или же открытую. Но, зная мастерство нашего «маркони» Саши Макарова, мы были уверены, что он сумеет связаться и обеспечить нас необходимыми сведениями полета и, главное, погодой.

Второго пилота, взамен Гриши Кляпчина, откомандированного на фронт, нам не дали. Свободных пилотов

не было. Но это для нас не создавало трудностей, потому что все члены нашего экипажа отлично водили самолет, включая полет «вслепую», то есть по приборам, в облаках и ночью. Долгие, беспосадочные полеты в ледовой разведке стали нашей академией. Часто мы подменяли друг друга, и это делало экипаж неутомимым, готовым летать ежедневно и любое количество часов, лишь бы была исправна машина, а в баках — достаточно горючего.

Сейчас это воспринимается как нонсенс. Наставление по полетам — закон полетов — категорически запрещает вылет без второго пилота, продолжительность полета более восьми часов и подмену друг другом членов экипажа. Но в те времена, когда наша летная жизнь не была еще так строго регламентирована, когда мы шли еще ощупью, такое было обычным делом.

«Везет как Черевичному!» — слова эти стали чуть ли не поговоркой. Но как может «везти» из года в год? Везение — это случай, счастливый выигрыш. А наши удачи объяснялись четкой организацией летного труда, правильно разработанной методикой полетов и сплоченностью экипажа. В этом, и только в этом был успех нашей работы. Если мы шли на риск — то только по необходимости, когда того требовало выполнение задания, но при этом тщательно изучали все пути подхода и отхода, прежде чем ринуться на его выполнение.

Такую же тактику и стратегию полетов применял и экипаж Василия Никифоровича Задкова, где штурманом был Вадим Петрович Падалко, более старший, чем наш экипаж, по возрасту и более осторожный.

Вот этим двум экипажам и предстояло лететь в США. Это был первый коммерческий рейс в Америку, совершался он в тяжелое для нашей страны время, а потому не мог быть обеспечен всеми условиями безопасности полета.

Мне до сих пор неясно, почему этот чрезвычайный рейс, в сложной военной обстановке, при наступающих в Арктике тяжелых метеорологических условиях осени, был поручен именно нам — полярным летчикам, а не более известным и опытным экипажам ВВС. И это настолько нас волновало, что до самой последней минуты старта мы боялись, что произошла какая–то ошибка и нас отстранят, заменив другим, более авторитетным экипажем.

Наступил день старта. В шесть утра мы были у самолета. Вылет назначался в девять. Дул слабый ветер, и моросил мелкий, по–осеннему нудный дождь. Серые, угрюмые тучи нависли над шпилем Речного вокзала. Последний раз просмотрели и проверили все приборы самолета, механики Виктор Чечин и

Валентин Терентьев прогрели моторы, и мы стали ждать пассажиров. Вскоре к бетонному спуску гидроаэродрома стали прибывать одна за другой автомашины. Нас познакомили с пассажирами. Они были легко одеты, с небольшими чемоданами. Подъехали провожающие — из Генштаба и других наркоматов, Папанин.

Михаил Михайлович Громов попросил показать карту маршрута. Посмотрев, сухо спросил:

— Сколько дней предполагаете добираться?

— По расчету, семьдесят часов, с посадками! — сказал ему Черевичный.

Он ничего не ответил и, подойдя к Байдукову и Юмашеву, стал им что–то говорить.

Чувствовалось, что они чем–то были недовольны. Иван Дмитриевич Папанин собрал нас вместе и, лукаво оглядывая то нас, то группу Громова, тихо сказал:

— Ребятки, браточки! Уверен, как всегда, задание выполните! Это очень ответственный рейс. Надеюсь, все будет хорошо! — и, пожав нам руки, отошел к Громову.

Принесли последнюю погоду. Она была сносной, но Тикси, наш первый пункт посадки, закрыт штормовым ветром и снегопадом. Ознакомившись с погодой, Громов, скептически улыбаясь, сказал:

— Погода нелетная. Надо вылет перенести на завтра.

— В Тикси мы будем примерно через сутки. К тому времени фронт циклона пройдет, и погода будет нормальной. Также считает и штурман, — ответил Черевичный.

Громов внимательно посмотрел на нас, проговорил:

— Что ж, вы полярники, свой район знаете лучше, — и отошел.

Черевичный растерянно посмотрел ему в спину… Громов — это же Громов, идол и бог летчиков, наш кумир.

— Кто командир корабля, Громов или ты? — не без ехидства спросил я.

Черевичный сверкнул глазами и, вскочив на палубу самолета, громко крикнул:

— Товарищи пассажиры! Прошу занять места, через четверть часа вылет!

На плоту зашумели: кто радостно, кто растерянно, но все стали взбираться в самолет. Подошел катер и на буксире вывез нас на линию старта. А через десять минут после старта мы уже вошли в облака и на высоте две тысячи метров легли на генеральный курс.

Мы не летели и часа, как в штурманскую вошел Громов,

попросил разрешения остаться и стал внимательно наблюдать за моей работой, поглядывая иногда через открытую водонепроницаемую дверь в пилотскую, где на левом сиденье за штурвалом был Черевичпый, а на правом — второй бортмеханик Терентьев.

— Второго у нас нет! — сказал я.

— Вторых трое, — впервые улыбнувшись, ответил Громов, и эта хорошая, теплая улыбка как–то быстро сблизила нас.

— Если хотите поработать на лодке, займите правое сидение, Черевичный будет рад.

— Я предпочитаю остаться в штурманской, люблю вашу работу. Вы не возражаете? А за второго пилота с удовольствием поработает Байдуков или Юмашев.

По телефону я передал разговор Черевичиому. Он рассмеялся и ответил, что пусть приходят.

Прославленный второй пилот Валерия Чкалова — Георгий Байдуков занял место. Иван в течение часа наблюдал за его работой, знакомя с особенностями управления летающей лодкой: на таком типе Байдуков никогда не летал. Первоначально под его управлением машина рыскала и неровно держала заданную высоту. Но постепенно, изучив характер машины, он легко и уверенно повел самолет, контролируя полет по приборам. Наконец Иван оставил его одного и вышел к нам.

— Ну как, довольны вторым? — спросил Громов

— За штурвал держаться умеет. А как ведет — спросите штурмана, он не делает поблажки пилотам! Как, Валентин?

— Можно зачислить в состав экипажа вторым пилотом' С месячным испытанием, согласно положению, — смеясь, ответил я.

Постепенно сухость и скованность проходили Мы, конечно, понимали, как психологически трудно опытным летчикам! лететь в качестве пассажиров, да еще с молодым и незнакомым экипажем, о котором положительно отзывались лишь в печати, гораздо меньше хорошего было в слухах среди летного состава военной и гражданской авиации, где о полярных летчиках ходили недобрые легенды, как о нарушителях летной дисциплины и воздушных хулиганах. Эти злые слухи, конечно. же, опровергались нашей летной практикой. За сорок лет работы экипажей ледовой разведки в Полярной авиации было только две катастрофы. Столь малых потерь не имеет ни одна авиация в мире! А ведь полеты в Арктике — не полеты между Москвой и Сочи! Это ли не доказательство нелепости недобрых легенд о тружениках Ледовитого океана?!

Однако доказать, даже самым опытным летчикам, что методы

и тактика наших полетов над льдами Арктики единственно правильные на тот период — период освоения «белых пятен», без показа, без личного участия наших оппонентов в подобных полетах было невозможно. К счастью, на борту наших ледовых разведчиков, для стажировки, с нами иногда летали военные и гражданские летчики и штурманы Они были свидетелями нашего полета с Михаилом Алексеевичем Титловым на сухопутном транспортном двухмоторном американском самолете Си-47, рассчитанном на продолжительность беспосадочного полета до девяти часов, когда мы выполнили дальнюю ледовую разведку по всему Западному сектору Арктического бассейна, до берегов Гренландии, продолжительностью двадцать четыре часа. Причем после посадки у нас в баках еще оставался часовой запас горючего. Тогда фирма «Дуглас», выпускающая эти самолеты, сделала запрос — как возможно такое чудо, а американская пресса кричала, что советские полярные летчики в полетах используют какое–то новое, секретное горючее, позволяющее им на обыкновенных транспортных самолетах летать неограниченное время.

То же было и с самолетами ТУ-4. Эти тяжелые, четырехмоторные машины, рассчитанные для полетов на больших высотах, мы применяли для дальних стратегических ледовых разведок. Но для выполнения таких работ необходима малая высота, так как высота нижней громки облачности при стандартной арктической погоде держится на высотах от ста до пятидесяти метров Многочасовые полеты, до двадцати двух часов, из которых две трети падали на эти низкие высоты, на подобных машинах считались невозможными Экипажи полярных летчиков Михаила Алексеевича Титлова и Бориса Семеновича Осипова доказали военным летчикам, находившимся на борту этих самолетов, что такие полеты не миф и, во всяком случае, не ухарство.

Вот и в этом полете наши именитые асы все теплее и доверчивее относились к нам. А когда Валя Терентьев приготовил кофе и всех пригласил в нашу кают–компанию, где за большим подвесным столом разместились сразу десять человек, и каждый из пассажиров стал угощать экипаж своими домашними припасами, натянутость окончательно прошла. Послышались шутки, начались расспросы, и хороший непринужденный смех все чаще врывался в штурманскую рубку.

При подходе к Тикси шторм прекратился. Громов, ознакомившись с погодой, развел руками и с подчеркнутым уважением вернул мне радиограмму.

Бухта Тикси с трех сторон окружена горами высотой до

четырехсот метров. Для захода на посадку тогда никаких радионавигационных средств не было. Чтобы в облаках нащупать бухту, мы ориентировались по радиокомпасу на береговую передающую радиостанцию, находящуюся в семи километрах от бухты, в Сого, от нее по расчету времени уходили в море, и уже оттуда, пробив облака, на малой высоте подходили к бухте для посадки. Горы и малая высота облачности, видимо, некоторых пассажиров насторожили, и они внимательно следили за нашей работой.

Я быстро нарисовал схемы захода нашего самолета на посадку и передал Громову. Он внимательно посмотрел и одобрительно кивнул.

— Пролет радиостанции! Куре сорок градусов, снижение пять метров в секунду! — передал я в телефон Черевичному и стал следить за приборами и секундомером.

Иван, взяв управление от Байдукова, развернул самолет н начал снижение, тут же что–то объясняя своему «второму пилоту». Громов, прильнув к иллюминатору, неотрывно смотрел вниз.

Высота падала. Началось легкое обледенение.

— Девятьсот… Семьсот… Триста… Быстро ползла стрелка высотомера, и эти цифры я передавал в ларингофоны для пилота.

— Двести, проглядывает море! — крикнул я — и тут же мы вывалились из облаков.

— Курс двести тридцать!

Вскоре впереди мы увидели стоящие на рейде корабли, и Черевичный, не выпуская из рук штурвала, приговаривал:

— Так… так… хорошо! Подтяни! На второй редан, и убирай газ!

Острое днище ножом резануло по верхушке небольшой накатившей волны, и, проседая, лодка стремительно заскользила.

— Ну вот и все! Машину надо сажать на реданы, а для этого необходимо задирать нос! — руля по бухте к якорной стоянке, объяснял Иван.

Складывая карты в ящик стола, я взглянул на Громова. Его суровые глаза наполнились теплом, и весь он как–то подобрел, стал ближе и доступнее.

Проходя мимо меня, Иван незаметно подмигнул и тихо сказал — Лед–то тронулся, а?

Подошел катер и на буксире повел нас к бочке — нашей якорной стоянке. Закрепив самолет на рыме н страховочном конце, я вернулся в штурманскую, где Черевичный, собрав всех пассажиров, уже одетых, говорил:

— Товарищи, на берег никому не съезжать Катер доставит

нам горючее, и через час идем дальше. К Анадырю подходит циклон, надо успеть его опередить Опоздаем — бухту закроет, потеряем трое — пятеро суток Обед будет доставлен на борт. Возражения есть?

Наступило разочарованное молчание. Чувствовалось, что пассажиры устали. Шум моторов, постоянная вибрация, создающая ультразвуки, болтанка — все это наливало тело усталостью, непохожей на обычную физическую — от рубки дров или переноса тяжестей Мы знали эту стадию усталости, она начиналась где–то после десяти часов полета, но потом, ближе к двадцати, бесследно проходила, и только тянуло в сон и мучила жажда.

— Значит, отдыхаем? Так я понял ваше молчание?

— Нет, товарищ командир! Действуйте согласно вашему заданию и плану! — четко ответил Громов и, широко расставив руки, стал выпроваживать из штурманской свою группу.

Пока шла заправка горючим из бочек, подвезенных на понтоне, мы с Иваном съездили на метеостанцию, ознакомились с синоптической обстановкой от Тикси до мыса Дежнева. Прогноз был благоприятным, но погоды Аляски нам не дали, так как она в Тикси, и вообще в Советский Союз в те времена не поступала.

— Я предполагаю, судя по погоде Чукотского побережья, она ничем не отличается от Анадырской, — сказал на прощание старший синоптик Тикси Василий Фролов.

Поблагодарив, мы вернулись на самолет, и как раз вовремя. На столе, распространяя божественный аромат, дымилась уха из нельмы, и только дробь ложек о тарелки нарушала глубокую тишину.

Ознакомив с синоптической обстановкой Громова и Байдукова, приняли решение лететь.

— Погоду Аляски получим в воздухе. Наш радист перехватит работу метеостанций мыса Барроу, Нома или Фербенкса, которую они дают открыто в синоптические сроки, — пояснил я Громову.

Летая на ледовую разведку в Восточный сектор Арктики, мы пользовались погодой американских и канадских метеостанций, которую по международному радиокоду они передавали для своих кораблей и самолетов. Наш «снайпер эфира», как мы звали Сашу Макарова, всегда давал нам свежие сводки погоды Аляски, Гренландии, Канадского архипелага, а однажды даже — погоду американской антарктической станции «Литл Америка». Благодаря ему мы знали все новости Большой земли, он организовывал нам телефонные разговоры не только с руководством, но и с домашними, с друзьями Для него не существовало тайн эфира, и не было случая, чтобы мы оставались

бер связи, несмотря на слои Хевисайда, (Слои Хевисайда — электризованные слои атмосферы, от которых отражаются короткие радиоволны Высота слоев часто изменяется, и тогда наступают периоды непрохождения радиоволн той или иной частоты.) эту грозную силу, надолго перекрывающую связь Арктики с Большой землей. И здесь не было чуда. Зная законы прохождения радиоволн, Саша оперировал всеми типами длин, подбирая такую, которая подходит в данных условиях.

В нашем полете все могли убедиться в мастерстве Макарова, когда он начал выкладывать погоду Аляски, находясь еще за тысячи километров от ее берегов.

Полет до Анадыря проходил в облаках. Байдуков, освоивший самолет, безукоризненно выдерживал заданный курс и высоту. Горные хребты заставили нас подняться на четыре тысячи метров. Кое–кто из пассажиров, не имеющих отношения к авиации, начал чувствовать кислородное голодание; они бросили курить и неподвижно сидели на откинутых койках. Но перелет этого участка был кратким, и через восемь часов мы сидели в Анадыре.

Встретили нас пограничники. Они уже знали о нашем полете, приняли радушно, с гостеприимством людей, не избалованных встречами со знаменитостями.

Здесь мы сняли с турелей все вооружение, ибо для фашистских самолетов этот район был абсолютно недосягаем.

Переночевав в Анадыре, утром 1 сентября, в среду, мы стартовали на Аляску, в легендарный джек–лондоновский город золотоискателей — Ном. Маршрут небольшой, всего восемьсот сорок километров. Решили идти напрямик. Это было короче на сто шестьдесят километров, и мы выгадывали около часа, но этот час в полете нередко равноценен трехсуточному сидению на земле, так как погода в Арктике неустойчива и каждая минута дорога.

— Курс? — запросил меня Черевичный. — И когда будем в Номе?

— Истинный — восемьдесят восемь, условный — триста пятьдесят семь от меридиана девяносто градусов восточной долготы. Гиро-и астрокомпасы установлены на меридиан девяносто. Держать курс триста пятьдесят пять, снос вправо два градуса. В Ном приходим во вторник, через четыре часа сорок минут.

— Есть держать триста пятьдесят пять? Э… постой, а какой у нас сегодня день?

— Среда, первое сентября!

— Тогда что за чертовщину ты сказал: «Приходим во вторник»? А? — Иван вышел ко мне.

— Точно! Из среды во вторник! — подтвердил я.

Не выдержав его растерянного взгляда, я рассмеялся.

— На траверзе островов Диомида проходит демаркационная линия смены дат. Переходя ее на восток, все корабли и самолеты отводят часы на сутки назад. Следовательно, вылетев в среду первого сентября, мы прилетим в Ном тридцать первого августа, во вторник. А при возвращении в Москву мы переведем часы на сутки вперед. Дошло?

— Вполне. Теперь я понимаю, почему инквизиция обвиняла Магеллана в потере одного дня в году! А вот как теперь наша бухгалтерия будет нам рассчитывать командировочные? Пусть поломают головы!

— Ну, нашу бухгалтерию не объедешь, — вмешался Виктор Чечин. — Они и здесь сумеют сэкономить фонд зарплаты.

Все рассмеялись. И я вспомнил одного ретивого хозяйственника в системе Главсевморпути по фамилии Купчий, который, чтобы не платить стопроцентную надбавку, положенную по закону работающим за Полярным кругом, издал приказ: «С сего числа приказываю: Полярный круг перенести севернее Игарки, а бухгалтерии пересмотреть в связи с этим полярные надбавки рабочим и служащим игарского авиаотряда»

Узнав об этом, Отто Юльевич Шмидт, будучи тогда начальником Главсевморпути, говорят, даже заболел. Отменив немедленно приказ, Шмидт вызвал в Москву Купчина, долго и молча рассматривал его и отпустил, не сказав ни слова и не «сняв даже стружки». Потом подошел к карте Арктики, висевшей на стене кабинета, взял кисть и по всему пунктиру Полярного круга, как его принято изображать в картографии, жирно провел красной тушью.

Первая часть этого сенсационного географического сообщения — достоверный факт, вторая — вольное творчество досужих пилотов.

Вскоре после старта, как только вышли в Берингово море, Саша Макаров связался с Номом. Погода была ясная, но море штормило. Ном сообщил, что ждет нас и вышлет для встречи двухмоторный бомбардировщик БИ-25, который покажет место посадки. Лагуна находится в двадцати километрах к востоку, у местечка Порт Сейфти. Все было ясно и вопросов не вызывало. Через два часа тридцать пять минут я записал в бортжурнал о перехода демаркационной линии времени и поздравил экипаж и пассажиров с тем, что они помолодели на сутки. А еще через час на горизонте ясного, палевого неба появилось перламутровое облачко, которое все росло, не меняя своей конфигурации. Рассматривая его в бинокль, Черевичный спросил:

— Что это? Кучевка или земля?

— Гора Осборн. Высота тысяча четыреста тридцать девять метров. Находится в шестидесяти километрах к северу от Нома.

Громов и Юмашев стояли за креслами пилотов. Часть пассажиров, по двое, спали на откидных койках, а остальные через центральные пулеметные блистеры следили за горизонтом, морем, восторгаясь необозримыми просторами, и поднимали неистовый крик при появлении черных веретенообразных силуэтов китов, которых они первоначально приняли за подводные лодки. Впереди, чуть левее, линия горизонта обозначилась темной чертой. Приближался берег. Там лежит Ном, но до него еще более ста километров. Как–то он выглядит, ведь мы его знаем только по клондайкским рассказам Джека Лондона.

Саша Макаров получил новую радиограмму, самолет из Нома вышел пять минут назад и идет нам навстречу. Я передаю ее Черевичному и прошу радиста узнать высоту идущего самолета: хотя видимость и отличная, но незачем идти лоб в лоб. Саша отстукивает на ключе и через ларингофоны сообщает:

— Идет на высоте две тысячи четыреста, путевая скорость четыреста восемьдесят километров. Командир капитан Пальмер, он же навигатор, а летчик — Коцебу!

— Хорошо чешут ребята! Слушай, Валентин, а пилот Коцебу не родственник ли русскому моряку Коцебу, именем которого на Аляске назван залив?

— Все возможно, Иван! Ведь семьдесят четыре года назад Аляска принадлежала России. Все побережье до нынешнего города Сан — Франциско было русским…

— Самолет! — перебивая меня, крикнул Черевичный, показывая вперед.

— Черт с ним, твоим самолетом! — почему–то с обидой ответил я.

— Потом доскажешь! — крикнул Иван. — Готовься к посадке и максимум внимания, местность незнакомая!

Американец приближался. Заметив нас, он покачал крыльями и, с резким снижением обойдя нашу лодку, вырвался вперед, ложась курсом на Ном. Мы ответили на его приветствие и начали снижаться. Ном открылся небольшим морским причалом и несколькими десятками одноэтажных деревянных домов яркой окраски, разбросанных по тундре.

Следуя за бомбардировщиком вдоль берега, мы вышли к лагуне. Американец лег на круг, показывая этим, что посадку производить здесь.

Осматривая лагуну с высоты пятидесяти метров, Черевичный

отрицательно покачал головой.

— Не нравится она мне. Смотри, Валентин, как отчетливо сквозь воду просматриваются лежащие на дне топляки!

Действительно, несмотря на волну, было отчетливо видно, что дно лагуны усеяно утонувшими бревнами, некоторые, торчали градусов под тридцать.

— Похоже, что тут и двух метров не будет, а если и есть, то можно наскочить на плавник, посадочная полосато не обозначена, — ответил я.

Мы прошли еще несколько раз над лагуной, но утешительного ничего не увидели.

— Пошли в море! Сядем у причала! — приказал Черевичный.

— Волна высокая, но другого варианта нет! — ответил я, хотя несколько и опасался за прочность лодки, особенно выпускных поплавков — лодок шестиметровой длины, находящихся в консолях крыльев.

Бело–зеленые валы бешено накатывались на причал, бились в обрывистый берег и подбрасывали, как скорлупку, одинокую двухмачтовую шхуну, стоящую на открытом рейде. Все пристегнулись к сиденьям и затихли.

— Егор! Буду сажать на второй редан! Не давай опуститься носу! Вначале коснемся хвостовым реданом, потом на малой скорости перевалим в нормальное положение!

— Все ясно, командир! Только непривычно, кипит все! — ответил Байдуков.

— Нормально! Эта машина рассчитана на посадку в штормовую волну. Пойдем вдоль. Помогай парировать креном боковой ветер, и все будет — О'кэй! Как говорят американцы!

В динамик было слышно, как Байдуков хмыкнул и глубоко втянул воздух.

Черевичный подвел гидросамолет к верхушкам гребней поперечных валов с высоко задранным носом, так что со штурманского стола все посыпалось на пол. Море ушло, и через стекло кабины я видел только ясное голубое небо.

Режущий скрежет и шипение под днищем лодки, удар, еще удар, в кабине темнеет от накрывшей нас волны, и машина, дрожа и вибрируя, нехотя всплывает на очередной вал, а потом уверенно скользит по волнам, то взмывая в небеса, то прокаливаясь в зеленую бездну.

— Отдать водяные якоря, правый и левый' — подает команду Черевичный.

— Есть отдать правый и левый' — слышится в динамике голос Терентьева, орудующего в хвостовом отсеке

Я бросаюсь в носовую кабину, к главному якорю и, открыв

люк, до половины высовываюсь на палубу. В ожидании очередной команды всматриваюсь, нет ли где стояночной бочки. Иван разворачивает машину и на малом газу скользит ближе к берегу, до которого не менее двух километров. Через шлемофон слышу его голос:

— Смотри внимательнее, нет ли где бочки? Увидишь, жду команды!

— Понял! Свой якорь держу наготове' — Ив этот момент я увидел, как от причала мчится к нам катер.

— От берега идет катер!

— Вижу! Что он, очумел? Режет полным ходом на самолет!

Иван даже прибавил обороты моторам, чтобы избежать столкновения. Но катер был уже рядом.

Высокий, острый как нож, его нос был нацелен прямо на пилотскую. И когда мы поняли, что столкновение неизбежно». катер вдруг вздыбился» лихо развернулся и мягко пристал кормой к носу самолета. Большой, как морской спасатель, он весь был задраен, и только на юте из открытых люков торчали головы в белых шапочках–пирожках — военных моряков американского флота. Приветливо улыбаясь, они что–то кричали, указывая на берег, на самолет и на свой катер. Не разобрав их слов из–за шума моторов, Иван, схватив мегафон, крикнул'

— Возьмите пассажиров, а мы уйдем на посадку в Тайлор. В Тэйлор! Или укажите якорную бочку для стоянки на рейде!!!

На палубе появился пожилой, загорелый до черноты мужчина и через усилитель зычно заговорил на чистом русском языке:

— Почему сели в море? Здесь нет якорных стоянок, а Тэйлоре тоже шторм!

— В лагуне мелко и полно плавника! — ответил Иван,

— Лагуна глубокая, от пяти до десяти метров. Очень чистая вода, потому плавник и пугает!

— Тогда для облегчения машины забирайте пассажиров, а мы перелетим в лагуну!

— О'кэй, господа! Примите поздравления от населения Нома!

— Советский экипаж и пассажиры приветствуют вас' Пока шли переговоры, все наши двадцать пассажиров, поддерживая друг друга, перешли на катер. А мы, задраив люки, пошли на взлет. Дважды, на малой скорости, машина отрывалась от волн, выбрасываемая, и дважды зарывалась в пенящие гребни, и только на третий раз Черевичному удалось уйти в воздух. Сделав круг над Номом, мы пошли над асфальтовым шоссе, идущим к лагуне. Осмотрев ее еще раз, Иван сказал:

— И все–таки, Валентин, неприятно садиться! Смотри, как отчетливо видны топляки!

— Наша осадка полтора метра, это при полной остановке, а на пробеге до тридцати сантиметров.

— Ладно, штурман, видишь вон ту красную бочку с белой полосой? После посадки на реданах подойду к ней. Успей набросить на нее стояночный трос.

— Ясно, но сильно не гони, оторвем бочку! Иван мягко посадил самолет и заскользил к стоянке. Приготовив стальную петлю и багор, я ждал подхода. Красиво встать на бочку с первого захода — это визитная карточка экипажа Я видел, как толпа военных и гражданских, стоящих у легковых автомашин, внимательно наблюдала за нами. Можно было бы глиссировать на малой скорости, но тогда машина просядет ниже, а мы все еще опасались топляка. Когда до бочки оставалось метров сорок, Иван резко сбросил газ, лодка, проседая, замедлила свое движение, и петля троса точно легла на кнехт. Выключив моторы, он открыл люк пилотского фонаря, вылез на палубу, рукой приветствуя собравшихся на берегу с таким видом, что подобное причаливание — плевое дело.

Подошел катер с группой военных, с ними был и тот, загорелый до черноты, говоривший по–русски.

— Ну здравствуйте, дорогие соседи! Рады приветствовать вас на твердой американской земле! Как же вы всех нас напугали! Это же безумие — садиться в штормовом море!

Он представился, назвав себя Игнатием Савельевым, фармацевтом и владельцем местной аптеки, а потом представил нам своих спутников, офицеров местного гарнизона и гидроаэродрома.

Офицеры шумно трясли нам руки, попросили разрешения осмотреть гидросамолет, с удовольствием затягивались папиросами «Казбек», смеялись, указывая на мундштуки папирос. Заметя наш удивленный взгляд, Игнатий Савельев объяснил:

— Неэкономно тратите бумагу. В Америке давно отказались от такой роскоши. Производят только сигареты. Лес надо беречь'

Я показал ему на берег и лагуну, сплошь заваленные плавником.

— А это что? Гниет же строевой лес!

— Но это же Аляска! Вывозить все трудно и производственно невыгодно, но большую часть мы используем в строительстве наших городов, дорог.

Старший по чину, представившийся нам инженер–капитаном авиабазы, осмотрев самолет, заявил:

— Оставьте ваших механиков, чтобы присутствовали при заправке горючим. Мои люди все остальное сделают. Поздравляю, вы освоили производство столь сложной машины Ваша лодка

сделана покрепче наших. Выдержать такую посадку! Конечно, тут многое зависело от летного мастерства командора Черевичного, но и металл тоже кое–что значит! — переводил нам Савельев.

— Скажите капитану, — отвечал Черевичный, — что мы благодарим его за столь высокую оценку. Мы знаем и ваш «консолидейтед». Мы летали два года на таком гидросамолете. Он был закуплен нашим правительством для поисков Леваневского Губертом Уилкинсом. А навигатор наш знаком с Уилкинсом, беседовал с ним, когда тот приезжал в Москву.

Это сообщение вызвало целую бурю восторга. Офицеры бросились снова жать нам руки и приглашать в свои машины, чтобы доставить в город.

Чечин и Терентьев остались готовить самолет к вылету на завтра, остальные отправились в город. Кавалькада машин ехала по неширокому, но хорошему шоссе. Ехали до Нома более часа, хотя всего–то и было двадцать километров. Задержка произошла у парома через узкую тундровую речку Змеиная Паром был маленький, вмещал только две машины. Работал на нем высокий рыжеватый старик с сильными руками и жиденькой клинообразной бородкой.

— Посмотрите, господа, на хозяина парома! В ваших газетах, да и во всем мире, так на карикатурах изображают американцев. Настоящий янки! Этот владелец парома, Рыжий Смит, держит в руках всю дорогу. Нам нужен мост, а он не хочет моста. Земля его Ни на какие уговоры не поддается. Говорит вам нужен мост — строй ге его не на моем участке. А это значит — вести дорогу заново, по тундре, на вечной мерзлоте. Это очень и очень дорого.

— А почему не вмешаются военные? Ведь их же гидробаза! — сказал Черевичный.

— Военные только пришли. Рыжий Смит это чувствует и, наверное, обдумывает, как бы подороже сбыть свой участок вместе с паромом.

Вскоре подошла наша очередь. Рыжий Смит, когда ему сказали, что мы русские летчики, долго и с любопытством разглядывал нас из–под сурово насупленных бровей, медленно перебирая узловатыми руками канат парома. Мы вылезли из машины и стали ему помогать. Он как–то сразу растерянно и виновато заулыбался и что–то забормотал.

— Господа, Рыжий Смит тронут вашим вниманием: ему никто из пассажиров никогда не помогал! Он очень и очень тронут, благодарит вас и просит хотя бы на минуту зайти в его дом — он хочет показать живых большевиков своей семье, которая так боится русских, потому что все говорят: скоро придут русские из Сибири, чтобы изгнать всех американцев! — перевел нам

Савельев.

Черевичный подошел к Смиту и дружески похлопал его по плечу.

— Слушай, янки, никто и не думает покушаться на твою Аляску, — Черевичный показал на тундру, а потом ткнул пальцем в грудь старика — Аляска твоя, а мы — рядом, Чукотка, Сибирь — друзья! Господин Савельев, и еще скажите, мы с удовольствием зайдем в его дом!

Смит радостно заулыбался и стал обнимать Черевичного. Дом паромщика был рядом, на берегу речки, одноэтажный, из толстых плавниковых бревен, в одну комнату. правда, комната большая, где было все вместе, как в русской избе, — кухня, спальня и столовая Грубая мебель, широкий стол, длинная лавка — все, видно, сделано своими руками. На этом фоне инородными выглядели холодильник и радиола. Две женщины, одна лет шестидесяти, с добрыми серыми глазами, другая совсем молодая, похожая на мать, в спортивных брюках и свитере, приветливо улыбались нам.

— Миссис Смит и мисс Катерина, — представил нас глава дома и, указывая на нас, грозно произнес: — Рашен пайлот, олрайт большивик!

Женщины растерянно сделали книксен и бросились накрывать стол. Старшая что–то говорила Смиту, а младшая засмеялась и отрицательно затрясла головой. Савельев перевел:

— Она говорит, что отец стал болтуном и зря пугает их большевиками, что вы ничем не отличаетесь от американских офицеров, но только скромнее, вежливее.

— Мистер Савельев, будет ли удобным спросить, кто была мать миссис Смит? Уж очень она похожа на русскую? — задал я вопрос.

Савельев быстро заговорил с хозяйкой, та, раскрасневшись, что–то отвечала, посматривая на нас.

— Она говорит, что ее мать из русского старинного поселения Михайловский редут. Что после продажи Аляски часть русских осталась. В России они ничего не имели, а здесь много земли. Мать ее вышла замуж за золотоискателя, а она сама еще помнит русские слова и без помощи переводчика поняла ваш вопрос, и что если вы будете в Михайловском или в городе Ситке, который раньше назывался Новоархангельск, вы там встретите много русских. И еще она просит передать вам» что она гордится вами и никогда больше, что бы ей ни говорили, не поверит, что большевики — варвары, безбожники и… людоеды! — смущаясь, перевел Савельев.

Катерина, гибкая и стройная и, конечно, такая же кокетливая,

как девушки всех стран и народов в ее возрасте, лукаво улыбаясь, поставила на проигрыватель какую–то пластинку, которую она долго разыскивала. Мы ожидали услышать модный фокстрот, блюз или танго, но вдруг сочный баритон запел:

Гайда тройка, снег пушистый…

Ошеломленные, мы замерли. А голос, звонкий, по–русски задушевный, разливался залихватской песней по этой полурусской избе и через дверь уносился в тундру, в безбрежные просторы американской земли. Не потому ли так больно и остро щемило сердце. Щелкнул автомат радиолы, пластинка кончилась, а мы молча стояли и все еще слышали звуки родной песни. С любопытством глядя на нас, притихли и, американские офицеры.

— За дружбу русских и американцев! — поднимая стакан с виски, сказал Савельев

Звякнули стаканы и вновь поднялись. Пили за американский народ, за Советское государство, за разгром Гитлера, за вождя советского народа — Сталина, за Рузвельта.

Но надо было уходить. Поблагодарив хозяев, мы отправились в город. По пути мы обратили внимание на брошенные драги. Огромные, застывшие, как скелеты доисторических животных, они стояли на болотах среди отвалов породы. Изрытая тундра напоминала поле после сильной и массированной бомбежки. Ближе к Ному шли интенсивные работы, суетились всевозможные машины. Аптекарь, как опытный гид, подробно разъяснял:

— Золото в районе Нома выбрано. Драги брошены, так как доставка их в другое место при бездорожье слишком дорога Экскаваторы и катки делают новый аэродром для больших военных аэропланов. Работа сложная, так как приходится строить на вечной мерзлоте. Но в этом мы имеем большой опыт. Такие аэродромы уже построены на Мысе Барроу, в Тэйлоре, Фэрбенксе Умеют ли русские строить на вечной мерзлоте? — тут же задает наш переводчик вопрос.

— Не только аэродромы, но даже доменные печи. Наша официальная печать сообщала о гигантской доменной печи, построенной несколько лет назад в Кузбассе. Это в Сибири. А между Дудинкой и Норильском проложена железная дорога. Да и вся забайкальская дорога проходит по вечной мерзлоте! — ответил я, не выдержав похвальбы аптекаря.

— Да, да, и вы, советские, в этом деле имеете очень большой опыт! — и перевел мой ответ офицерам.

Ном. Чистенькие, разноцветные одноэтажные домики с палисадниками и яркими цветами. Много магазинов, как в ковбойских кинофильмах, и вооруженных людей — в ковбойских шляпах, кожаных с бахромой клешах, с тяжелыми ремнями и

свисающими с них «смит–вессонами».

Иван долго рассматривал эти точно сошедшие с киноэкранов фигуры.

— Что это? Кинофильм снимается?

— О, нет! Это аляскинская армия. Солдаты. Только вместо коней они оседлали джипы! — рассмеялся аптекарь.

— А что, у них оружие бутафорское? «Смит–вессоны» — это же револьверы эпохи клондайкских рассказов Джека Лондона! — не унимался Иван.

— Ас кем им воевать на Аляске? Остались на вооружении по традиции.

— Господин Савельев, вы русский? — спросил его Черевичный.

— Да! Эмигрировал по религиозным убеждениям в тысяча девятьсот третьем году. Из Одессы. Я молоканин. Слыхали о такой секте?

— Да, конечно. А на родину не тянет? Савельев помолчал, тихо ответил:

— Не бередите душу! Кто же меня примет, сектанта? Ведь у вас религия вне закона!

— Ну, конечно, большевики — с рогами! Религия у нас не вне закона, а отделена от государства. Вероисповедание, хочу заметить, свободное, хочешь верь в бога, а хочешь в черта!

Савельев мелко перекрестился и как–то отрешенно посмотрел на Ивана.

— Кто же вам тогда помогает в ваших отчаянных полетах, если в бога не верите и черта не боитесь? Кто же вы?

— Дорогой господин Савельев, большевики мы! — ответил Черевичный.

Трудно сказать, чем бы закончился этот диалог в пути, если бы в этот момент мы не подъехали к гостинице.

У входа в пахнущее свежим лесом, длинное бунгало нас уже ждали наши пассажиры и группа американцев. В отведенных нам комнатах было тепло и уютно. Широкие койки, тонкое белье и яркие атласные одеяла, стеганные на вате. В качестве переводчика нам дали пожилого, гладко выбритого человека, который представился: «Бывший матрос царской яхты «Штандарт» — Федор Евстигнеевич Васин».

— Не иначе — беляк, — сказал Иван, когда мы остались одни.

Отказавшись от обеда в офицерской столовой при гостинице, так как изрядно заправились у мистера Смита, мы пошли осматривать город.

Чистые, широкие улицы, на небольшой площади у мэрии —

высокие резные фигуры, переплетения животных и птиц, вершины, увенчанные черными воронами с большими красными глазами. Это тотемы — священные знаки индейских племен. У некоторых домов под открытым небом стоят «форды», «шевроле», «понтиаки», и тут же нарты и байдарки. Изредка попадались эскимосы, и ни одного индейца

— А где же хозяева этих идолов? — указывая на тотемы, спросил Черевичный переводчика.

— Там, на юге, по реке Юкон, в лесах. А здесь, в тундре, эскимосы пасут оленей, рыбачат. На море бьют тюленей, моржей.

Осмотрели школу, клуб и кинотеатр. Все здания деревянные, для небольшого количества людей. Когда мы выразили удивление, что город растет, а школа единственная, переводчик сказал, что до прошлого года население города из года в год уменьшалось, но вот, в связи с войной в Европе, нахлынули воинские части, офицеры и сержантский состав с семьями, теперь, конечно, придется строить новую школу, но вряд ли туда попадут дети туземцев.

В городе мы не увидели ни одного промышленного предприятия, и на наш вопрос «чем же живут горожане» переводчик сказал:

— Кто чем — торговлей, морским промыслом, оленеводством, разведением пушного зверя, а теперь многие ушли в армию, конечно, молодежь, и работают на строительстве дорог, аэродрома и жилых построек. Город умирал. После золотого бума только война оживила его. Но надолго ли? — вздохнув, закончил свое повествование Федор Евстигнеевич Васин, бывший царский повар на яхте «Штандарт».

После ужина, ознакомившись с погодой, решили в девять утра местного времени вылететь дальше по маршруту-Ном — устье реки Юкон — остров Кадьяк.

Гостиница не отапливалась, но спалось под теплыми одеялами отлично. В пять, после завтрака, отправились на гидроаэродром, предупредив, чтобы пассажиры в семь были готовы к вылету. У реки с паромщиком Рыжим Смитом встретились как старые друзья.

Прощаясь, он сунул нам в руки корзину, обвязанную марлей.

— Это моя жена вам приготовила, жареные куропатки и форель в дорогу! — перевел нам Федор Евстигнеевич.

Смит тепло улыбался. И совсем не вязалась его добрая улыбка с тем, как назвал вчера его аптекарь: «паук у реки». Поблагодарив, мы преподнесли ему бутылку «столичной» и флакон духов «Красная Москва».

— Духи для ваших женщин. Будем лететь обратно — лично

поблагодарим их за радушие.

Подъезжая к лагуне, мы издали услышали песню «Катюша» и в такт музыки ритмичную стрельбу. А когда машина выскочила на пригорок, растерялись от увиденной картины.

На палубе лодки стоял патефон, а вокруг него, со «Смитами» в руках, отбивали чечетку два дюжих ковбоя, и в такт музыки постреливали вверх. Вместе с ними, лихо присвистывая, отплясывали Виктор Чечин и Валентин Терентьев. Увидев нас в подъехавшей машине, они смущенно остановились.

— Эти ковбои всю ночь помогали нам заправляться, — начал объясняться Чечин. — А когда мы легли спать, охраняли машину. Ребята что надо. Рассвет очень холодный, угостили их спиртом, чтобы согрелись. Ну они и развеселились…

Черевичный старого посмотрел на механиков.

— Ей–же–ей, только угостили…

— Хорошо, разберемся потом. Докладывай, как машина?

— Все в порядке, заправлена полностью, — отрапортовал Чечин. — Пресная вода заменена на свежую. Продукты питания получены на всех.

Ковбои–солдаты, вложив свои револьверы в кобуры, добродушно улыбались и вдруг рявкнули:

— Дружба, дружба! Гитлер… — тут они завернули такое словцо, что Иван, поняв об источнике информации, прозой надвинулся на Чечина:

— Ты что, подводишь этих оболтусов под гауптвахту? А всему экипажу грязное пятно! Пиши рапорт, списываю с борта!

— Так они же не пьяные. Я и налил–то им только по кружечке. Они говорят — у них норма казенная такая же на дежурстве… — оправдывался Виктор.

— Ну, ладно! Расчехляй моторы и прогрей. В девять вылет. Дома мы с тобой поговорим, — еле сдерживался Черевичный.

— Моторы уже прогреты и долито горючее, израсходованное на прогрев. Хотел как лучше, — виновато тянул Виктор.

Ковбои спустились на плот и, заложив руки за спину, важно ходили вокруг порученного им для охраны объекта, словно ничего и не произошло, украдкой посматривали на Черевичного и понимающе подмигивали Виктору.

Берег был пустынен, и только четкие шаги веселых охранников нарушали тишину утра. В семь на джипе прибыла смена охраны во главе с инженер–капитаном — комендантом аэропорта. Поприветствовав нас, он принял рапорт от часовых, просто, без всяких воинских церемонии, а потом через переводчика попросил Виктора Чечина слить с отстойников

бензобаков самолета горючее в стеклянные банки и внимательно посмотрел на свет голубое топливо (бензин сорта Б-100). Не обнаружив воды, он бросил стандартное: «О'кэй!» Завел катер и, пригласив нас, показал на лагуну.

— Ну и ну, какой заботливый! — покачал головой Чечин. — Проверил слив, дважды уже мной проверенный, а теперь зовет вас на осмотр акватории.

Садясь в катер, я позвал переводчика.

— Не надо, — с легким акцентом, неожиданно по–русски, произнес офицер, — я понимаю, — и, улыбнувшись Чечину, добавил: — Контроль за вашим гидроаэропланом — моя прямая обязанность. Исправность выпущенного аппарата в полет лежит на мне. Я знаю, вы тщательно проверили качество горючего, солдаты мне доложили, но порядок есть порядок.

— Простите, инженер–капитан, вы тоже из русских? — спросил Черевичный.

— О нет! Моя фамилия Роджерс, я кончал филологический, славянские языки. Но, не найдя себе применения, ушел в авиационно–техническое училище. Это лучше, чем безработный филолог! — Роджерс невесело улыбнулся.

— Вы любите Север, раз избрали местом службы Аляску? — спросил его я.

— Меня интересует история Русской Америки. Хочу своими глазами посмотреть, как осваивался этот край вашими соотечественниками. Меняя место службы, я уже за восемь лет прошел все побережье Тихого океана, от Сан — Франциско, точнее, от форта Росс — Русского форта, до залива Коцебу. Этот путь навечно отмечен русскими названиями. Но у нас в Америке нет серьезной литературы об этой героической истории.

— Вы хотите написать эту историю? — удивился я.

— Да! Но пока собираю материалы. Скажите, а у вас в России есть книги о Русской Америке?

— Есть. Интересные описания Баранова, Шелехова, Загоскина. Они первые начали строить здесь поселки, форты, школы, церкви и осваивать край. Подружились с местным населением — индейцами — и даже породнились, Вели торговлю с испанцами, которые первыми начали осваивать н заселять Америку. Была создана Российско–американская компания по совместной эксплуатации богатств Аляски и ведению торговли. Край начал оживляться и приносить доход…

— Но почему же ваши прадеды почти за бесценок продали этот край? — перебил меня Роджерс. Был ли этот вопрос искренним или за ним что–то стояло?

— А как трактуется этот факт в вашей истории? — вывел

меня из затруднения Иван.

— Царское правительство России поступило так по доброй воле во имя дружбы с молодым государством — Америкой.

Мы начали внимательно вглядываться в дно лагуны, примериваясь к предстоящему взлету.

Роджерс рассказал об аэронавигационных условиях полета по нашему маршруту, предупредил об опасных зонах при подходе к острову Кадьяк и дал расписание работы радиосвязи.

— Кадьяк — одна из баз авиации военно–морского флота США, — добавил он. — Обслуживается опытным кадровым составом. Если у вас появится какая–либо неисправность или выйдут из строя приборы, вам там все исправят и заменят. Передайте мои лучшие пожелания инженер–капитану базы Честерфилду. Это сын сигаретного короля Честерфилда, отбывает свой срок призыва по мобилизации. Мой приятель, вместе кончали колледж в Спокане.

В девять часов, провожаемые мэром города и командиром гарнизона, мы стартовали на Кадьяк. Пошли не по трассе, а напрямую, это было ближе, а кроме того, нам хотелось посмотреть Юкон, воспетый Джеком Лондоном в своих рассказах, недалеко от устья которого уже более ста лет назад было поставлено русское поселение — форт Михайловский. Наша трасса полета шла над первыми русскими поселениями: мыс Толстый, где расположен город Ном — форт Михайловский — форт Александровский — озеро Шелехова — крепость Павловская на острове Кадьяк. С чувством гордости смотрели мы из иллюминаторов на эти места, отвоеванные когда–то у дикой природы русскими людьми, создавшими здесь свои поселения — с укладом далекой родины, подружившимися с местным населением — индейскими племенами, воинственными и мужественными, дети которых посещали русские школы. Как ни странно, но их уста произносили слова поэм Пушкина.

Вот что писал в своем «Наставленни» основатель первых русских поселений на Аляске Григорий Шелехов своему приказчику Федору Выходцеву в 1785 году об индейцах:

«…Двух ребят американцев учить мореплаванию, арифметике и морской науке… Держи их при себе, содержи пищею…»

Чем дальше на юг уходил наш полет, тем чаще и чаще встречались на карте русские названия. Остров Кадьяк. Садимся у стен бывшей Павловской крепости в заливе Павловском. Удобная бухта. Берега бетонированы, на берегу стоят большие ангары с бетонными механизированными спусками для гидросамолетов.

На площадке, к которой мы подруливаем, толпа военных: офицеры, матросы. Молча, с глубоким вниманием наблюдают за

нашим маневром причаливания к слипу — наклонному бетонному спуску, вдоль которого, по грудь в воде, в белых гидрокостюмах, стоят две шеренги матросов, по шесть человек.

— Что это они? Сигналят приставать к этому спуску, а там, в воде, люди? — спрашивает Черевичного Байдуков.

— Они будут принимать нашу лодку. Как только подрулим, сейчас же под дно подведут колесные шасси и электромотором вытянут из воды на площадку перед ангаром, — ответил Черевичный.

Иван осторожно, но с шиком рулит по Павловскому заливу, нацелив нос лодки между двумя шеренгами матросов. До них остается не более семидесяти метров. Черевичный сбрасывает газ, и самолет, бесшумно скользя, проходит между шеренгами матросов. Они легко подхватывают концевые поплавки гидросамолета, и машина останавливается. Я стою в носовой рубке у открытого люка якорной и вижу их довольные улыбающиеся лица.

Через десять минут, пока мы переодевались в штатские костюмы, самолет, уже выведенный из воды, стоял на бетонной площадке, заполненной военными.

Выходим из машины. Официальные сухие приветствия, краткая речь командующего базой. Мы переглядываемся с Иваном, чувствуя эту сковывающую сухость. Все вежливо, все корректно. Пассажиры уехали в гостиницу на поданных машинах. Мы с Иваном и Сашей Макаровым возвращаемся в самолет, чтобы записать все, что необходимо приготовить Чечину к завтрашнему полету.

В кабину поднимается офицер–переводчик. Он вежливо козыряет:

— Господам офицерам комнаты для отдыха в гостинице, солдатам — в кубрике номер четыре! Доставят на машинах, как только вы освободитесь.

— У нас в экипаже нет солдат. Обеспечьте места всему экипажу в офицерской гостинице! — отвечает Черевичный.

— А ваши механики? Разве они офицеры?

— Да, они инженеры с офицерскими званиями! Переводчик все записывает в блокнот и, козырнув, удаляется.

— Не нравятся мне эти их выкрутасы! Офицеры сюда, солдаты — туда. Нашли кого разделять, экипаж, на белую в черную кость! — ворчал Иван.

Закончив работу, мы вышли на площадку. Офицер–переводчик уже ждал нас и предупредил, что машина вызвана. Минут через десять мы садимся в авто, но, проехав не более трехсот метров, машина остановилась.

— Что случилось? — спросил Черевичный.

— Приехали. Это гостиница. Я провожу вас в номера, — открывая дверцы, сказал переводчик.

Мы рассмеялись. Ждать десять минут, а ехать — две. Но переводчик сказал:

— Вы наши почетные гости. У нас положено почетных гостей встречать и провожать только на машине.

Отобедали в офицерской столовой при гостинице, где хозяином был японец, что несколько нас удивило, так как отношения между Америкой и Японией были сильно обострены, и уже явно пахло порохом, а тут, на военной базе, этот сын «страны восходящего солнца» с целой свитой своих сородичей обслуживает ресторан. Так было и на других базах.

Ходить и осматривать военную базу и ее объекты, хотя хозяева и приглашали нас, по тактическим соображениям мы не стали. Наш вежливый отказ как–то заметно расположил к нам командный состав. В разговоре офицеры стали больше задавать вопросов: о жизни в Советском Союзе, о ходе военных действий на фронтах, о перспективе разгрома немецкой военной машины. Их интересовала наша авиация. Они были крайне удивлены, что наш самолет построен в Таганроге, а не куплен в США.

Вечером в нашу честь был устроен прием. От имени хозяев нас приветствовал командир базы:

— Ваша посадка в Номе в штормовое море и ваш под–код к слипу на нашей базе дали возможность оценить ваше летное мастерство, — он любезно поклонился в нашу сторону. — Когда из Нома по радио сообщили, что на борту находятся три знаменитых пилота, ваши национальные герои, командор Громов и копайлоты (вторые пилоты) Байдуков и Юмашев, мы были уверены, что это они пилотируют гидроаэроплан, но мы ошиблись. Машину вел командир Черевичный и его экипаж. Поздравляем вас! Ваша страна вправе гордиться молодыми, но отличными кадрами. Это внушает нам уверенность в вашей победе над нацистами, хотя они и стоят под стенами Москвы.

Ироническую сухость последней тирады мы поняли сразу. Но как ответить, не нарушая дружеских отношений. Черевичный незаметно подтолкнул меня…

— Господин комендант, — начал я, волнуясь, — экипаж глубоко тронут вашими словами. Лестно их слушать на земле, открытой и освоенной нашими дедами. Мы уверены, что она попала в хорошие, добрые руки. Дружба россиян с американцами насчитывает более сотни лет. В трудное для вас время войны Севера с Югом, когда только что была провозглашена великая декларация Линкольна, русская эскадра в составе корветов

«Богатырь», «Калевала», «Рында», «Новик» и клиперов «Абрек» и «Гайдамак» прибыла в Сан — Франциско, чтобы помешать вашим врагам снабжать оружием и военными припасами южан. Приход эскадры контр–адмирала Попова к берегам Северной Америки укрепил дружбу России и США. Мы — советские полярные летчики во имя дружбы наших народов не раз оказывали помощь вашим полярным летчикам. В тысяча девятьсот двадцать девятом году Маврикий Тимофеевич Слепнев с Фабио Бруновичем Фарихом доставили останки ваших доблестных исследователей, Бена Эйельсена и его бортмеханика Тома Бортланда, потерпевших аварию над Советской Чукоткой. В их память место гибели назвали — Коса Двух пилотов. В том же году с миссией дружбы из Москвы на самолете «Страна Советов» летчик Шестаков и штурман Стерлигов перелетели через океан в Сиэтл с теплыми словами дружбы от советского народа. Потом через полюс к вам прилетели Чкалов, Байдуков, Беляков, Громов, Юмашев, Данилин — Зал молчал, и невозможно было понять, как американцы отнеслись к моим словам. Смущение мое прошло, голос окреп.

— Угроза со стороны фашизма поставить весь мцр на колени, разделить человечество на низшую и высшую расы, залить кровью цветущие страны, подняло нашу страну на священную и бескомпромиссную войну. В этот грозный час, когда решаются судьбы миллионов людей, наши государства, народы СССР и США, должны объединиться в святой ненависти к фашизму, уничтожить его и спасти мир от гибели и бесчестья. Мы верим в победу, хотя дастся она нелегко. Так давайте же общими усилиями бить общего врага!

Я сел. Какое–то время в зале было так тихо, что я слышал, как от дыхания скрипела моя кожаная куртка. Замолчал и переводчик. И вдруг взрыв аплодисментов, крики и свист, как ураган, взорвали тишину:

— Да здравствует дружба!

— Раздавим коричневого паука!

— Смерть Гитлеру!

— Слава советским летчикам!

Напрасны были усилия коменданта остановить своих офицеров, все повскакивали с мест, тискали и жали нам руки, до боли хлопали по плечам.

И только когда встал Черевичный, давая понять, что он хочет говорить, все успокоились:

— Господа офицеры, господин комендант! Я хочу напомнить, что Наполеон не только стоял под стенами Москвы, но и наблюдал со стен Кремля пожар русской столицы. Чем это

кончилось, вам известно. Много врагов ходило на нашу землю, но Москва стояла и будет стоять. И чем скорее вы поможете нам, тем скорее будет разбит нацизм, тем больше миллионов людей останутся жить! Сейчас вы хотите помочь нам военной техникой, за которой мы и летим, — это большая и благородная помощь. Но мы с верой и надеждой ждем, что по нашему общему врагу вы ударите сами, силой вашего оружия!

Иван замолчал. Взрыв аплодисментов вновь потряс зал.

Потом говорили американские офицеры. Они восхищались мужеством Красной Армии, клеймили позором Гитлера и его свору, возмущаясь неслыханным зверством и садизмом гестапо на оккупированных территориях.

Поздно вечером, когда мы изучали синоптическую обстановку и фактическую погоду дальнейшего нашего маршрута: Кадьяк — Ситка, в метеобюро собралось несколько экипажей, которые готовились к ночной тренировке на морских самолетах «каталина».

Они наперебой рассказывали нам об условиях нашего предстоящего полета, где и как работают радиомаяки, о правилах пересечения границы между США и Канадой, а один майор, с загорелым скуластым лицом, дружески улыбаясь, громко сказал:

— Вы здорово говорили на приеме! Сторонники мистера Барча (Неофициальный лидер профашистской партии в США.) надолго теперь потеряли аппетит. Они все разглагольствовали о неизбежном поражении России. Ставлю один против ста об их банкротстве! Как? Кто принимает вызов? — обратился он к офицерам.

— Стен! Не здесь ищешь дураков! Иди в штаб, там, может быть, кто и клюнет! — закричали офицеры, дружески поглядывая на нас.

Утром, когда оформляли вылет и по американской схеме гидроаэродрома Ситки изучали правила захода на посадку, комендант базы сказал:

— В Ситке вы встретите ваших земляков, русских, оставшихся в США после продажи Аляски и не пожелавших вернуться на родину. Посмотрите, они неплохо живут.

— В день продажи Аляски от Нома до Новоархангельска, бывшей столицы Русской Америки, русских было всего–навсего около девятисот человек и пять тысяч креолов. Вероятно, вот эти креолы и считают себя за русских? Кстати, жив ли Кашеваров Алексей Петрович? (Алексей Кашеваров — креол, поручик корпуса флотских штурманов. В 1838 году с группой креолов и алеутов на бриге «Полифем» достиг самого северного мыса Аляски — Барроу, откуда направился вдоль побережья моря

Бофорта на восток. После этой экспедиции выполнял еще целый ряд походов, раскрывая «белые пятна» Аляски. После продажи Аляски в Россию не вернулся, став впоследствии куратором исторического музея в Ситке. Написал ряд работ о жизни русских на Аляске, Умер в преклонном возрасте, в 1930-х годах.) Он был переводчиком у экипажа Шестакова, когда тот прилетал через океан в США. В Ситке, на приеме у мэра города, ситкинский дьякон тогда еще провозгласил здравицу в честь Советской страны. Говорят, Кашеваров написал историю Аляски. Читали ли вы эту книгу? — улыбаясь, ответил я ему.

— Да, такая книга есть, не я не историк! — с раздражением сказал комендант и под каким–то предлогом быстро удалился.

— Оставь ты его в покое, он еще после вчерашнего не отошел, — рассмеялся Черевичный.

Когда мы вышли к спуску, машина была уже на воде. Среди официальных провожающих было несколько штатских: мэр города, владельцы рыбоконсервного завода и лесопилки, но они затерялись в толпе офицеров и матросов. Последние слова: «Счастливого пути» — «Благодарим за гостеприимство». Катер коменданта выводит нас да середину широкой Павловской бухты. Короткий пробег — и мы повисаем над высокими соснами острова Кадьяка, набирая высоту. Путь в тысячу двести километров лежит над Тихим океаном. Через двадцать минут мы проходим траверз гавани Трех Святителей, последний кусочек скалистого острова — и бурные пенящиеся валы зеленой воды, совсем не «тихого» океана, куда ни взгляни, ходят под нами.

Идет третий час полета, погода, как говорят в авиации, «в полоску». То солнце, то облака и дождь. Стараемся держаться на такой высоте, чтобы проглядывался океан. На борту царит устоявшийся уклад дальнего полета. Экипаж весь в работе. Саша Макаров уже установил связь с Ситкой и порадовал нас хорошей, ясной погодой на острове Баранова.

Пассажиры в кают–компании кто читает захваченные из Москвы книги, кто уже накупил себе американских газет. Громов по–прежнему сидит в штурманской рубке, Байдуков «пилит» за штурвалом, а Юмашев что–то рисует в своем альбоме и подолгу всматривается в океанские просторы.

Три Героя Советского Союза. Но какие они все трое разные.

Громов — подтянутый, с фигурой спортсмена и головой мыслителя, старомодно вежлив, предупредителен, но суховат и требователен. Любит объяснять, но с таким же вниманием и слушает. Олицетворение настойчивости и сдержанности.

Байдуков — невысокого роста, атлетического сложения Мужественное, открытое, благожелательное лицо, с лукавыми

искрами в глазах, словно ежеминутно он готов разразиться добродушным смехом. Движения уверенные и сильные. Необычайно усидчив, склонен к товарищеским подначкам и шуткам, очень компанейский, с большими знаниями, но их не старается подчеркнуть. Добр и внимателен.

Юмашев — выше среднего роста, лицо — киногероя: курчавая русая шевелюра, голубые, почти синие, глаза, полные дерзости и отваги. Молчалив, сдержан и тверд. Когда смущается, а это бывает нередко, вспыхивает жарким румянцем, как красная девица. Увлекается живописью, но свои работы, по скромности, нам так и не показал, и не любит о них говорить.

За эти четверо суток, из которых шестьдесят пять часов мы провели с ними в воздухе, они стали нашими друзьями, старшими братьями.

— Валентин, иди скорее, — услышал я голос Черевичного.

Иван привстал на своем сиденье и махал мне рукой:

— Скорее с биноклем! Не пойму, подводная лодка или кашалот! С левого борта, сорок пять градусов!

В бинокль был отчетливо виден веретенообразный корпус подлодки. Волна накатывалась на ее острый нос, каскадом разбивалась о рубку и катилась дальше по палубе, исчезая за кормой.

— Точно, подлодка, и не одна! Левее в полумиле вторая! — передавая бинокль Ивану, ответил я.

— Вижу и вторую! На белом флаге красное пятно… А, черт! Да это же японский флаг! Точно!

— Посмотри! — Иван вернул мне бинокль. Сомнений не было, две подлодки под японским флагом шли параллельно нашему курсу. Хватаю перспективную камеру АФА-13, мне удалось сделать два снимка.

— Что им здесь надо? — спросил Иван.

— Океан нейтрален. Наверное, какой–нибудь учебный поход.

— Но они же с Америкой почти в состоянии войны! И шастают у нее под берегом!

— Иван, мы же видели, как спокойно к японцам относятся на Кадьяке… Пускай сами разбираются!

— Но, Валентин, это же японцы! Надо Саше сказать, чтобы немедленно передал в Ситку!

— Открытым текстом? У нас же нет кода, американцы не дали.

…И опять под нами качал свои волны океан, Великий, но не тихий, а над ним неслась наша машина, хрупкое, но смелое творение человеческих рук.

Такие же хрупкие творения рук человеческих — деревянные,

парусные корабли — шли сюда полтора века назад, и открывали эти неведомые земли и заселяли и осваивали их переселенцы.

У подножья скалистых гор сеяли украинскую пшеницу, разводили вологодских коров, строили поселки, верфи, лили из меди, добытой на месте, колокола, и тягучий звон их слушали воинственные племена индейцев…

В 1798 году на острове, названном впоследствии островом Баранова, в честь первого правителя русских поселений в Америке, с корабля высадились русские переселенцы — двадцать мужчин и шесть женщин. В гавани, зимой свободной от льдов, со скалистыми берегами, поросшими строевым лесом, и способной вместить большой флот, они начали строить Новоархангельск. За крепостным палисадом вырос двухэтажный дом, в океан со стен крепости смотрели жерла двух пушек, задымила пекарня, баня. А в это время «моряк искусный, но человек недобрый» — пират Барбер на корабле «Артур» рыскал в прибрежных водах, снабжал индейцев ружьями, спаивал ромом и подбивал их уничтожить русских, так как сам, несмотря на свой двадцатипушечный корабль и оголтелую банду в семьдесят человек, не решался напасть на поселение.

Строители Новоархангельска били морского зверя, ловили рыбу, завели дружбу с вождями индейцев племени ситка. Тогда и была написана бумага об уступке индейцами острова русским. Александр Андреевич Баранов строго наказал коменданту крепости Василию Медведникову ничего даром от индейцев не брать.

Спустя четыре года индейские племена, спровоцированные и руководимые пиратами Барбера, выследив, когда большинство мужчин ушло из Новоархангельска на промысел, напали на крепость и сожгли ее. Все пушное богатство, более десяти тысяч бобровых шкурок, забрал себе Барбер. Такие же нападения были организованы и еще на одиннадцать деревянных крепостей, но там русские отбили все атаки, и только Новоархангельск более года оставался в руках у пиратов. Летом 1804 года Баранов на вновь построенных кораблях «Ермак», «Александр», «Ростислав», «Екатерина» и фрегате «Нева», закончив кругосветный поход, подошел к Новоархангельску и предложил Барберу и ситкам сдаться. Но главный вождь ситков Котлеян, променявший дружбу с Барановым на барберовский ром, отверг предложение о мире. После шестидневной осады крепость была взята. Великодушно простив Котлеяну его измену, Баранов подарил вождю жезл с российским гербом.

Через год город Новоархангельск был восстановлен, стал еще краше, и уже не две, а двадцать пушек смотрели на море с туров

крепости.

В гавань приходили корабли с флагами Испании, Португалии и даже Китая. Слава Баранова гремела по Тихому океану; король Гавайских островов Томомео Великий направил к нему своего посла с предложением завязать торговлю. Новоархангельск закупал на Гавайях плоды хлебного дерева, кокосовые орехи, сандал, жемчуг, фрукты и овощи, а взамен продавал мех бобра, лисиц, росомахи. Город процветал и рос. Как позже написал советский писатель и ученый Сергей Марков: «На Аляске звенело испанское серебро, ситкинские женки пекли хлеб из калифорнийской муки. Ром и вино Чили и Перу, бразильский кофе, табак Вест — Индии, гавайская соль, плоды Филиппин, шелк Китая — все это можно было увидеть в те годы на Аляске».

— Что–то увидим мы в этом легендарном городе наших предков? — словно читая мои мысли, неожиданно вслух сказал Черевичный, ни к кому не обращаясь, но динамики разнесли его слова по всем отсекам корабля.

— Идолов с черными воронами, ханжески выставленных напоказ, — ответил Саша Макаров по внутренней телефонной связи.

— Ладно, Саша, не горюй! — засмеялся Черевичный. — Дружба превыше всего! Лучше скажи, как там, в Новоархангельске, то есть в Ситке, погода?

— Острова Чичагова, Баранова открыты, видимость в бухте шесть — десять километров, штиль, температура плюс девятнадцать.

— Передай им: через тридцать пять минут подойдем. Узнай эшелон выхода, курс посадки!

Саша быстро получает все необходимые сведения, а впереди на фоне успокоившегося океана темной, неровной ниткой замаячил берег. Левее высокая гора, потухший вулкан Святого Лазаря или, как он теперь называется, Эджкомб. Во времена Баранова он был естественным маяком, по огню и дыму которого моряки определяли свой курс, а индейцы считали его злым духом, приносили жертвы — скальпы, снятые с голов врагов.

Снижаемся. Уже отлично виден город Ситка, раскинувшийся по берегам залива, Среди прямых, современных построек золотом горят купола собора святого Михаила, а напротив, через залив, городок военно–морской базы. Место посадки обозначено плавучими знаками. У широкого бетонного спуска ряд слипов, у некоторых из них, широко раскинув крылья, стоят гидросамолеты, а в глубине бухты, как гигантские утюги, военные корабли с зачехленными стволами пушек.

Черевичный четко и легко выполняет заход на посадку, и

самолет глиссирует к слипу, где виден человек с белым флагом.

Сильные руки моряков подхватывают машину, надевают колесные шасси, и пока мы переодеваемся, выкатывают ее на бетонную площадку перед ангаром.

Процедура встречи. Командующий базой в чине контр–адмирала, со свитой морских летчиков. С нескрываемым любопытством они всматриваются в нас, в глазах радушие и искреннее восхищение.

Иван незаметно толкает меня в бок и тихо говорит:

— Смотри–ка, вроде ребята–то свои!

Контр–адмирал, медленно выговаривая слова по–русски, поздравляет нас с благополучной посадкой и знакомит со своей свитой. Ни документы, ни вещи, как и в Номе и на Кадьяке, не спрашиваются и не осматриваются.

— Прошу отдохнуть, покушать, а вечером жду вас в офицерском клубе на коктейль!

Мы принимаем приглашение, отдаем распоряжение о подготовке самолета для вылета на завтра, и офицеры на своих машинах везут нас в гостиницу. Конечно, как и в Кадьяке, путь не длиннее трехсот метров, «дорога уважения», как говорят американцы.

В гостинице уютные, чистые комнаты без всяких излишеств и украшений. Как и в Кадьяке, владелец — маленький, вертлявый японец, с желтыми лошадиными зубами, до приторности услужлив и предупредителен.

— Смотри–ка, и здесь самураи! Японец перестает улыбаться, отрицательно качает головой, говоря:

— Но самураи, моя хорошая япона, по–рюски — друга! — и бежит вперед к широкому окну.

— Бона рюска собора, моя ходи, моя христяна! — и, низко поклонившись, выходит, пятясь спиной.

— Вроде обиделся, не хочет быть самураем! Да кто же знал, что он понимает по–русски? — смущенно пытается загладить свой промах Иван.

— Это же Новоархангельск!

Иван тщательно запирает чемодан и засовывает его под кровать.

— У тебя что там, секреты? — спрашиваю я.

— Какие секреты! Но неприятно, если будут копаться! А где твои полетные карты?

— Со мной, в портфеле. Но они все открытые, а от Нома американские, но тоже без грифа и получены мной без всяких расписок. Хотя на них есть все аэрографические и аэронавигационные данные Аляски, Канады и Северной Америки, они не представляют никакого интереса ни для американцев, ни для японцев. Последние, при таком изобилии гостиниц и ресторанов на базах, давно имеют и более точные карты.

— Никак не пойму этих американцев, внешне очень беспечны, а к нам как–то все же насторожены.

— Не везде, и далеко не все. Есть профашистские группировки и в Америке, вот они–то и мутят воду.

После обеда пошли осматривать город. В первую очередь зашли в Михайловский собор, где были иконы, написанные большими русскими художниками, среди них и работа кисти Венецианова.

В городе, в магазинах и на улицах изредка слышна русская речь. На Кекуркамне и вокруг него сохранились жилые дома времен Баранова, а в музее много экспонатов быта, орудий труда и охоты русских поселенцев.

Американцы, к которым мы обращались с вопросами (среди них было много креолов), охотно рассказывали историю Новоархангельска и показывали площадь, где в 1867 году происходила церемония передачи Русской Америки — Североамериканским штатам. Приятно было видеть, как при встрече ситкинцы поднимали руку с двумя растопыренными пальцами, изображающими латинскую букву «V», начало слова «Виктори» — Победа! Незнакомые люди жали нам руки и на английском, французском, испанском, а иногда русском языке тепло поздравляли с Прилетом и искренне желали победы над фашизмом. Среди жителей встречались индейцы племени ситка, они значительно хуже одеты, но держатся гордо и с достоинством. На наш вопрос, чем они занимаются, нам отвечали — рыболовством, охотой и на лесоразработках. Живут они, главным образом, в своих поселках по побережью, а часть осела в городе.

Вечером, на приеме, организованном командованием гарнизона и мэром города, было многолюдно и шумно. Офицеры с женами, принаряженными словно на бал, окружили нас тесным

кольцом и задавали всевозможные вопросы о жизни в Москве и о том, как мы «летели через полюс» (почему–то у них сложилось мнение, что мы прилетели к ним через полюс, а не через Анадырь), но больше всею вопросов было о войне. Среди доброжелательных проскальзывали и довольно ехидные. Например, «Гитлер уже под Москвой, куда вы вернетесь, закончив свою миссию, не лучше ли вам остаться в Америке?»

Наши ответы присутствующие встречали аплодисментами и одобрительными возгласами. Отвечая на вопросы, мы все ждали, когда же начнется, так сказать, официальная часть. Но этого, видно, не предполагалось. В двух больших залах со столами, заставленными бутылками с виски, шампанским и легкой закуской, все стоя непринужденно пили, смеялись и говорили. Зная, что в чужой монастырь со своим уставом лезть не положено, мы быстро освоились, включились в эту шумную толпу и не заметили, как к нам подошли командующий гарнизоном и мэр со своими семействами. Представив жен, дочерей, сыновей, мэр провозгласил тост за дружбу русских с американцами, истоки которой, как он сказал, заложены очень давно, свидетельством тому этот остров имени Баранова, который при неразумной политике мог бы быть объектом раздора, но чувство дружбы великого русского народа к молодой республике не допустило такой несправедливости. Слова мэра вызвали горячие аплодисменты собравшихся и дополняющие тосты — о дружбе двух великих народов, поддерживающих друг друга в тяжелой обстановке. Потом коротко выступил командующий базой. Он говорил о мужестве Красной Армии, продолжающей отбивать натиск врага, даже в такой сложной обстановке, в какой европейские страны предпочли бы капитуляцию.

В наших ответах мы поблагодарили за гостеприимство и за готовность правительства Америки, американского народа оказывать содействие Советскому Союзу в борьбе с фашизмом.

Потом были танцы. Иван Черевичный лихо кружил в вальсе ситкинских красавиц, да и другие ребята не отставали от него. Танцы чередовались музыкальными выступлениями и боксом на отличном ринге в одном из залов.

Бои были любительские, но вызывали дикий ажиотаж зрителей. Тут же заключались ставки на того или иного боксера и тут же расплачивались.

В перерыве командующий базой сообщил нам, что вылет наш разрешен на десять утра и что четыре «каталины» будут сопровождать нас почетным эскортом до Сиэтла.

Черевичный поблагодарил командующего, но высказал сомнение:

— Вы предполагаете, что погода будет ясной до Сиэтла? В облаках мы потеряем друг друга, и может появиться угроза столкновения.

— Синоптики дали хороший прогноз. При неблагоприятных условиях вылет также состоится, но с соблюдением интервалов во времени стартов и по высоте Мы так часто практикуем, и наши экипажи хорошо натренированы

— Ол–райт! — ответил Иван, и оба рассмеялись.

— О, командор Черевичный, вы уже заговорили на нашем языке!

— О да, господин контр–адмирал, только с хохляцким акцентом!

— Что такое «хохляцким»?

— Украинским. Я родился в маленьком городке, Голте, ныне Первомайск. Увы, там сегодня нацисты, — с болью закончил Иван.

— Какие же адские силы помогли этому ефрейтору так далеко прорваться!

— Какие силы? Те, которые ненавидят коммунизм и готовы наслать на него всякую чуму, а теперь вот сами на коленях, растоптаны грязными сапогами нацизма! Но советский народ не согнуть, сломаем Гитлеру хребтину, хотя и очень это тяжело! Ведь нам одним приходится сдерживать всю эту орду!

— Америка даст вам оружие, технику…

— Но когда все это дойдет?! Коммуникации растянуты. Доставка страшно затруднена, а вторым фронтом даже не пахнет!

— Будет использован Северный морской путь, — наставительно заметил контр–адмирал. — Это намного короче, нежели через Тихий океан. Лишь бы вы продержались два–три месяца!

— А вы понимаете, чего будут стоить эти два–три месяца…

Чувствуя, что диалог этот может далеко зайти, извинившись, я вмешался с вопросом:

— Господин адмирал, в часе полета от вас, в океане нами встречены две подлодки. Обе под японским флагом, в надводном положении. Курс следования девяносто пять — сто градусов.

— Японские субмарины? Это обычные тренировочные походы. Океан нейтрален, воды всем хватит!

Мы переглянулись с Иваном.

— Я сказал что–то не так? — заметив это, спросил командующий.

— Нам кажется, господин адмирал, вы недооцениваете действия вашего потенциального противника, — ответил я.

— Вы думаете, господин навигатор, это связано с

благополучием нашей базы? Разведка? Но мы контролируем все подходы к острову. А сейчас в районе, где вы встретили японские лодки, барражируют две «каталины», но они ничего подозрительного не обнаружили.

— Так действовали накануне нападения и фашисты. Мы встречали их самолеты в нейтральных водах, примыкающих к нашим арктическим островам, но не придавали этому значения, а они занимались разведкой.

Было видно, как под загорелой кожей на скулах контр–адмирала нервно заходили желваки. Он что–то вполголоса сказал стоящему рядом офицеру, и тот тут же вышел.

— Благодарю вас, быть может, вы и правы. Ведь опыт одного дня войны стоит года академии. — Наполнив бокалы шампанским, адмирал закончил: — За первых русских землепроходцев, открывших и освоивших этот чудесный остров! За ваших пращуров, господа советские летчики!

— За достойных преемников острова Баранова и столицы Русской Америки города Новоархангельска! Пусть никогда огонь не коснется этого замечательного края, символа высокой дружбы наших народов!

Взрыв аплодисментов и возгласы одобрения заглушили слова переводчика. Иван, не ожидавший, что к нашему разговору было приковано всеобщее внимание, растерянно улыбался, взглядом спрашивая нас, так ли он сказал. «Хорошо, Иван, правильно. Мы не бедные родственники на американской земле».

В тот вечер впервые до гостиницы нас провожали пешком офицеры и их жены, по дороге весело перекидывались вопросами и шутками; и все было так просто и естественно, что нам казалось, будто шагаем мы по набережной Северной Двины в Архангельске, куда прилетели с севера на отдых после утомительных ледовых разведок в рубленный из сосны профилакторий. Здесь так же морской соленый воздух был напоен запахом смолы, так же прохладными струями освежал он наши разгоряченные лица, так же смеялись люди, среди которых было много иностранных моряков. Но, увы, все же это была другая земля, чужая слышалась речь, и эти жуткие тотемные идолы хищных юконских воронов, эти страшные маски каких–то богов с злыми кровавыми глазами, выхваченные светом фонарей, возвращали к действительности, до боли сжимая сердце острой, неукротимой тоской. Ведь там, за океаном, мы оставили свою Родину, истекающую кровью в неравной битве, по жестокости незнаемой человечеством за всю его историю! А мы, сильные здоровые ребята, необходимые на фронте, купаемся здесь в изобилии и беспечности. Эти мысли не давали нам покоя ни на

минуту, где бы мы ни находились и что бы ни делали.

В семь мы были уже на метеостанции. Погода за ночь неожиданно испортилась. Теплый фронт тихоокеанскою циклона закрыл всю западную часть Канады и Северной Америки до Сиэтла включительно. Над бухтой базы почти до воды висел туман.

Лил дождь, видимость сто — двести метров. Дежурный офицер–синоптик заявил — погода для их экипажей нелетная. В облаках обледенение. В районе острова Ванкувер, по данным синоптиков Канады, вероятны грозы. Мы посоветовались с Черевичным и приняли решение — вылетать, так как по синоптической карте было видно, что к нашему Прилету в Сиэтл фронт пройдет береговую черту океана, я погода значительно улучшится. Погода же по маршруту полета нам не была препятствием, так как мы шли не на ледовую разведку, где необходимо видеть поверхность океана, и могли лететь на такой высоте, где горизонтальная видимость нам была безразлична. До вылета оставалось еще три часа. Мы попросили синоптиков еще раз собрать погоду по трассе и уточнить возможность грозы в районе острова Ванкувер, зашли на самолет за механиками и отправились в гостиницу на завтрак.

Наш хозяин «самурай» обслуживал наш столик лично, был вежлив, предупредителен и разговорчив. Видя, как легко и быстро мы расправлялись с подаваемыми им кушаниями, он довольно улыбался и, низко кланяясь, приговаривать:

— Молодым кусать надо много, мяса мало, рыба много, овощи много. Будет осень холосо, как рюска коня.

Закурив после кофе, Виктор Чечин раскрыл коробку «Казбека» и протянул хозяину:

— Закуривай наших, советских. Японец взял папиросу и, кланяясь, положил ее в кардан смокинга

— Обеда сто кусать будем?

— Обедать будем в Сиэтле, — ответил Иван.

— Нипона циклона пришла. Американска пайлот дома сидят. Рюска летать засем? Погода нет! — он сокрушенно вздохнул и отрицательно закачал головой.

— Да ты не волнуйся, — смеясь, ответил Виктор, — японский циклон нам как брат родной, пройдем, как бог посуху.

— Рюска полюса не боялся, нипона циклона как брата, холосо, осень холосо!

Поблагодарив за отличный завтрак, мы вышли. Японец долго стоял у входа, размахивая накрахмаленной салфеткой

Механики отправились с машиной на гидроспуск, а мы на метеостанцию.

Новая погода, полученная с трассы, была без изменения.

Гроз не было, но грозовое положение синоптиками не отменялось. Если Сиэтл будет закрыт погодой, мы могли сесть в Портленде или в Сан — Франциско. Приняв окончательное решение о вылете и оформив необходимые полетные документы, мы поблагодарили синоптиков и, провожаемые напутствиями, вышли к машине. Через несколько минут мы были у самолета, уже спущенного на воду. До старта оставалось около часа. Клочья низкой рваной облачности и тумана ползли по бухте, снижая видимость до пятидесяти — ста метров. Такая погода была для нас привычной и не препятствовала взлету, но сложность заключалась в том, что по всей бухте были рассеяны десятки высоких скалистых островов, поросших сосновым лесом. И один из них лежал прямо по линии взлета в трех километрах от старта. Высота его равнялась восьмидесяти метрам Конечно, при такой видимости мы его не могли увидеть. Тщательно изучив схему бухты с расположенными островами и другими препятствиями, мы рассчитали, что все же взлет возможен.

— При таком ветре с нашей загрузкой лодка оторвется после пробега двух километров. До острова останется больше километра. Спустя шесть секунд после отрыва — разворот влево с набором высоты, и все о'кэй, как говорят наши друзья! — улыбаясь, объяснял Виктору Чечину маневр взлета Черевичный.

Чечин сумрачно отмалчивался, но чувствовалось, что вылет с незнакомого гидроаэродрома в такую погоду его не радовал. Буркнув что–то под нос, он занялся счетной линейкой, пересчитывая центровку загрузки.

За тридцать минут до старта к спуску подъехало несколько роскошных машин: «понтиаки», «крайслеры», «форды». Командующий базой после приветствия отозвал нас с Черевичный к своей машине и извиняющимся тоном сказал:

— По нашим летным наставлениям в такую погоду полеты запрещены. Но ваш чрезвычайный рейс я не задерживаю. Разрешите пожелать вам благополучного его выполнения и откланяться, так как не имею права присутствовать при вашем опасном взлете.

Мы поблагодарили контр–адмирала за гостеприимство, он пригласил нас на обратном пути садиться у него на базе и, крепко пожав нам руки, уехал.

Тепло попрощавшись с провожавшими под крики:

«Счастливого рейса, возвращайтесь на обратном пути», — мы заняли свои места в самолете.

Взлет Черевичный выполнил блестяще. Передав на землю о благополучном взлете, на высоте две тысячи метров мы вошли в

прослойку между облаков, взяв курс на Сиэтл.

Передав управление Байдукову, Иван вышел в штурманскую. Громов, постоянно находившийся на своем излюбленном месте, за широким столом навигатора, тепло посмотрел на него, улыбнулся, кивнул на белый туман в иллюминаторах:

— Погодка–то не из лучших! А как там, дальше?

— Немного потреплет в районе Ванкувера, а дальше должно быть как по заказу!

Вопреки предсказаниям синоптиков Канады и Америки, наш полет происходил не вдоль фронта тихоокеанского циклона, зародившегося у берегов Японии, — мы, очевидно, шли вдоль его тыловой части по вполне летной погоде, без всяких признаков грозовых очагов. Постепенно верхняя облачность растаяла, и яркое солнце залило кабины самолета. Саша Макаров уже связался с канадским городом Ванкувером, откуда сообщили, что у них погода резко улучшилась, и никаких признаков грозы не наблюдается. Черевичный передал сводку погоды пассажирам, настроение которых сразу заметно поднялось. Поглядывая на Громова и Юмашева, которые при вылете из Ситки без особого энтузиазма забирались в самолет, Иван сказал:

— Синоптики всех стран, как правило, в своих прогнозах любят рисовать мрачные картины.

— Не говори гоп, пока не перепрыгнешь! До Сиэтла еще шесть часов полета! — прозвучал голос Чечина в динамике.

— А может быть, и больше. Если накаркаешь, садиться будем в Портленде, — через мой микрофон ответил Иван.

— Штурман, Ванкувер запрашивает, когда будем перелетать границу между США и Канадой?

— Саша, ответь: северную границу — двенадцать пятнадцать, южную — шестнадцать двадцать, по времени Сиэтла.

— Как близко здесь сходятся границы Канады, — сказал Иван, рассматривая американскую карту, где помимо всех географических данных были нанесены аэродромы, гидроаэродромы, радио– и светомаяки с их позывными и временем работы, проводные радиостанции, посадочные курсы и схемы захода на посадку по всем аэродромам. Карта была настолько удобна и проста, что любой экипаж, впервые идущий по этой трассе, не нуждался ни в какой консультации. Садись и лети, днем, ночью, в любое время года.

Вот и теперь я сидел и, можно сказать, блаженствовал. Невидимые радиомаяки вели мой корабль по своему лучу. В наушниках шлемофона монотонно звучали поочередно две буквы — «А» и «Н» — «точка–тире» и «тире–точка». Стоит самолету чуть уклониться влево, буква А звучит громче, вправо — гневно звучит

Н. Чтобы точно идти по трассе, нужно держаться в равнозвучной зоне букв А и Н. Точка же поворота для смены курса отсекается боковыми радиомаяками и радиомаркерами, принимаемыми на радиокомпас. Для того времени это была новинка, и мы пользовались ею с большой охотой, поскольку система радиомаяка высвобождала у экипажа массу времени, особенно у навигаторов, а пилоты, и с ними некоторые руководители полетов, даже утверждали, что новый метод самолетовождения вытеснит из состава экипажей штурмана, так как радионавигация и без него полностью обеспечит точное движение самолета.

Но как ни замечателен этот способ самолетовождения, жизнь показала, что даже при самой совершенной технике — включая счетно–решающие устройства и электронику — в сложных полетах штурман на борту крайне необходим, и полеты, даже на трассах, не говоря уже о внетрассовых полетах, ледовой разведке, ночных полетах, полетах в безориентирной местности — современный воздушный кодекс СССР без штурманов запрещает.

Вскоре нижняя облачность, скрывающая океан, стала рваться. В просветы засинела вода, а у островов Королевы Шарлотты белое покрывало окончательно сдернуло. Синее небо и синий океан. В небе золотой шар, и такой же — катился по зеркалу океана, не отставая от самолета. Юмашев неотрывно смотрит в иллюминатор и что–то чертит карандашом в толстой тетради, Байдуков принимает сигналы радиомаяка Сиэтла и держит курс идеально. Он уже более пяти часов не вылезает из кресла второго пилота. Спокойный и неутомимый. Нам повезло. Не будь Байдукова, сейчас за пилотированием сидел бы кто–то из бортмехаников, а мне пришлось бы непрерывно контролировать его работу, ибо так искусно вести машину бортмеханики, конечно, не смогли бы.

— Иван, пора бы подменить второго. Наверное, проголодался.

— Сейчас приготовлю кофе. Нам бы такого пилота на ледовую, — с восхищением говорит Черевичный и уходит на камбуз.

Много мне приходилось летать с разными пилотами по трассам, вне трасс и в воздушных экспедициях. Я водил самолеты Героев Советского Союза Водопьянова, Мазурука, Алексеева, Титлова, Осипова и сотни других, менее известных пилотов. Все они были мастера своего дела, каждый из них имел свою летную и человеческую индивидуальность. Но то, что объединял в себе наш командир Иван Черевичный и за что весь экипаж беззаветно был предан ему, — такого мне встречать не приходилось. Иван был по–детски бескорыстен и добр, внимателен к людям.

Он любил повеселиться, потанцевать, выпить в компании

друзей и поухаживать за женщинами, но в (работе был требователен и строг, и к себе и к своему экипажу, хотя никогда и никого не давил своей властью. Скромный в своих запросах, когда позволить он мог себе многое, обостренно принципиальный, без лихости отважный, смело идущий на риск, если необходимость это оправдывала, он был для нас образцом. А как он чувствовал машину! Как часть своего тела. Каким–то особым чутьем он понимал с первого полета, что может дать тот или иной самолет, что можно от него требовать. Работать с ним было легко и приятно,

— Кофе с лимоном? — ставя передо мной эмалированную пол–литровую кружку, улыбаясь проговорил Иван.

— Предпочел бы с ликером! — в тон отвечаю ему и с жадностью глотаю живительный напиток.

Иван подменяет Байдукова. Разминаясь от долгого сидения, тот смотрит на карту и, ткнув карандашом в кружок Ванкувера, спрашивает:

— Когда будем?

— Шестнадцать сорок по местному времени.

— Хорошо идем. Когда мы летели с Чкаловым через полюс, у нас скорость была значительно меньше и уж, конечно, о таких удобствах, как на вашей лодке, и не мечтали» спальные места, кофе, тепло, уютно! Даже на землю не хочется сходить.

— На ледовой так и делаем. Летаем по пятнадцать — двадцать часов, отдыхаем в полете. Никто не мешает, кухня богатая, домашняя. Сами составляем меню, сами готовим, а главное, в самолете бытовых удобств больше, чем на зимовках.

В разговоре за кофе быстро и незаметно летит время. Ровное гудение моторов навевает сон. Мой собеседник, сидя, облокотившись о стол, засыпает.

Прослушиваю радиомаяки, мелодично, прямо по курсу звучат: «точка–тире» и «тире–точка». Это Сиэтл, а правее сиплый, точно простуженный бас — Ванкувера.

Мы подходим к Сиэтлу. Воздушный мост через Арктику в действии. Первый коммерческий рейс между СССР и США подходит к завершению. Я с благодарностью посматриваю на задремавшую тройку наших Героев, которые с невозмутимым видом ожидают посадки в конечной точке нашего полета. Нам доверяют,

— Через пятнадцать минут Сиэтл Прошу начинать снижение, — говорю я традиционную для штурмана фразу и перехожу в пилотскую рубку.

Под нами пролив Хуано–де–Фуко, через который проходит южная граница между Канадой и США, а впереди уже видны

дымящие трубы Сиэтла. Пролив окаймлен высокими скалистыми горами, но погода ясная и они нам не мешают. Саша Макаров включает репродукторы и голосом видавшего виды проводника вагона объявляет.

— Граждане пассажиры, через пять минут конечная станция нашего маршрута Москва — Аляска — Соединенные Штаты Америки. При выходе просим не забывать своих вещей!

В кабинах самолета суматоха Пассажиры торопливо хватаются за свои чемоданы, но шутка до них доходит, смеясь, все бросаются к иллюминаторам. Гидросамолет на малом газу скользит мимо белых громад зданий, и мы узнаем, что небоскребы — не только принадлежность Нью — Йорка, но их достаточно и в Сиэтле — большом портовом городе. Гидроаэродром — в пригороде, под нашими крыльями бесконечной лентой проносятся причалы.

— Почти как в Одессе, даже чуть–чуть побольше! — кричит Иван, указывая на бесчисленные суда всех марок и калибров.

Байдуков снимает руки со своего штурвала и освобождает педали руля поворота.

— Сажайте, Георгий Филиппович! Это ваша трасса! — говорит Иван и отстраняется от левого штурвала.

Байдуков как–то собранно подтягивается, в глазах благодарность за доверие и радость предстоящей самостоятельной посадки. Вслух считаю показания стрелок приборов скорости, Байдуков плавно выравнивает машину у самого зеркала воды, слегка задирает нос, и киль лодки с визгом заскользил по невысоким волнам бухты.

Подруливаем к слипу. Двенадцать моряков в белых гидрокостюмах, стоящие в две шеренги, подхватывают нашу машину, чтобы обуть в колесные шасси и вывести из воды в ангар. На берегу пестрая толпа встречающих, морские и армейские офицеры, длинные ряды автомашин. Открыв все люки, мы, стоя, приветствуем берег, откуда доносятся ответные крики: «Добро пожаловать, советские летчики!», «Да здравствует дружба великих народов Америки и Советского Союза!», «Ура, русские парни, молодцы!»

Как только машина коснулась бетона, сотни рук встречающих подхватывают ее и выводят на бетонную площадку. Цепочка матросов окружает самолет, оттесняя толпу. К нам подходят двое в штатском и, радостно улыбаясь, приветствуют:

— С прилетом, дорогие товарищи! Здравствуйте! Представляются: советский консул в Сан — Франциско Петр Петрович Иванов и сотрудник посольства Анатолий Маслюк. Специально прибыли для встречи. Крики, объятия, десятки

вопросов: «Как там на родине?», «Как в Москве?» А в глазах — сквозь радость встречи, озабоченность и немая тревога. Мы понимаем их: наблюдая за событиями войны за тысячи километров от дома, читая чужие газеты, полные дезинформации, конечно, трудно представить, как там все на самом деле. Бодрим, как можем, а у самих на сердце тупая боль, и ни на минуту не покидает мысль: как там дела под Москвой?

К самолету с воем, оттесняя кольцо встречающих и цепь матросов, подъезжает машина с надписью: «Полиция». Вежливо козырнув, четверо рослых молодцов поздравляют с прилетом. Один из них через переводчика дает распоряжение:

— Пассажирам предъявить паспорта и багаж! — и жестом руки показывает место у хвоста самолета для досмотра.

Мы с Иваном переглядываемся и невесело смеемся.

«Кажется, влипли», — проносится в голове. Ведь никто из экипажа заграничных паспортов не имеет. И никто по пути у нас никаких документов не спрашивал.

Пассажиры, начиная с Громова, предъявляют красные паспорта, но чемоданов их не осматривают.

— Надо предупредить консула Иванова, — мрачно говорю я Черевичному.

Но в это время старший из полисменов подходит к нам и, вытянувшись, что–то говорит переводчику.

— Полиция приветствует мужественных советских летчиков, желает им хорошего отдыха и приятного знакомства с Новым Светом, — говорит переводчик. — Экипаж от досмотра освобожден и члены его являются национальными гостями Америки.

Пожав нам руки, полиция отъезжает в сторону.

— Ишь ты, какие добряки, а еще полиция, — скептически произносит Виктор Чечин.

Мы объясняем товарищу Иванову, что не имеем никаких документов на въезд в США. Консул успокаивает нас, объясняя, что все это оговорено, хотя это и беспрецедентный случай в дипломатии, но срочность чрезвычайного рейса в условиях войны нарушила принятые процедуры.

— А теперь в гостиницу «Олимпик», там встреча с членами нашего посольства и представителями США.

— Товарищ Иванов, нам бы хотелось переодеться в штатские костюмы и привести в порядок кабины самолета.

— Хорошо, Иван Иванович, я жду вас у автомашины. Поднимаемся в самолет. В кают–компании с механиками сидит рослый, совершенно рыжий майор в морской форме. Добродушно улыбаясь, он протягивает нам руку:

— Майор Френкель, Питер… американский гепеу, — неожиданно для нас говорит он по–русски и громко смеется. Прикомандирован к вам, ну, как это — чтобы не было диверсии с экипажем, самолетом.

— Понятно! Раз так — тогда за дружбу советского народа с американским, за Рузвельта! — говорит Черевичный.

— Да, да, за дружбу! — поспешно отвечает майор. Иван наливает четырехсотграммовую эмалированную кружку спирта и с куском нельмы подносит майору. Тот большими глотками пьет чистый спирт, глаза его округляются, слезы льются, но он делает усилие и… допивает.

— О'кэй! Молодец американский гепеу! — хлопает его Виктор Чечин по плечу, но тот молчит, выпучив глаза и отдуваясь.

— О, русская водка! Как ежа проглотил! — наконец выдавливает он и спешно покидает самолет, закусывая на ходу.

— Воды, воды! Надо запить! — кричит Виктор вдогонку. — Ну, силен, а ведь свалится сейчас у самолета.

Переодеваясь и прибирая салоны, смеемся, вспоминая доблестного представителя контрразведки.

Выходим из самолета. Нас поджидает группа офицеров. Чемоданы отбирают и нас растаскивают по машинам. Саша Макаров кричит, что не хочет ехать один, а со своими, но сопротивление бесполезно. Я оказываюсь в большом кремовом «понтиаке» на заднем сиденье в обществе двух дам, а трое офицеров в форме морских летчиков — на переднем сиденье.

— Отель «Олимпик», — смеясь, объясняю компании.

— «Олимпик», «Олимпик»! Рашен пайлот! — успокаивают они меня и хохочут, поглядывая то на меня, то на своих дам.

Из их быстрого разговора мне кое–что удается понять. Они восхищены, что мы прилетели к ним через Сибирь и Арктику. Они знают, что мы вылетали из Ситки в очень плохую погоду, что эскорт сопровождения не мог следовать за нами. Они очень переживают, что сейчас орды нацистов стоят под Москвой. Американцы всей душой хотят победы России над Германией.

Широкое шоссе было забито машинами, идущими со скоростью не менее ста километров, но наш водитель, майор Вуд, гнал свой «понтиак», обгоняя их, так что я уж с опаской стал подумывать: вот будет нелепость, если попадем в аварию. При сходе с небольшого моста нас догнал полисмен на мотоцикле с воющей сиреной, сделал знак остановиться. Майор Вуд попридержал машину и, показывая на меня, крикнул:

— Рашен пайлот!

Полицейский взмахнул рукой и помчался впереди нас, не выключая сирены. Мимо проносились какие–то причудливые

виллы, утопавшие в цветах и зелени, заправочные станции, торговые павильоны, и только в черте города полицейский, помахав приветливо рукой, пропустил нас вперед. Минут через пять мы остановились у высокого, отделанного темным гранитом подъезда, где уже стояло не менее сотни машин и большая толпа народа окружала подъезд.

«Отель Олимпик 2400» — прочитал я и хотел было выйти из машины. Но не тут–то было. Дамы не отпускали, они смеялись, целовали, я чувствовал запах духов, губной помады, пытался стереть ее платком, но этим только вызывал дружный смех и повторные поцелуи.

— Валентин! Наконец–то! — услышал я голос Черевичного. Он с трудом освобождался от экспансивных американок, что–то весело кричащих и вкалывающих в лацканы пиджаков круглые значки с буквой «V» — «Виктори» — Победа! Я благодарю офицеров и дам за поездку, и мы с Иваном с трудом пробираемся в подъезд отеля, а оттуда с помощью полицейских в холл, где все уже в сборе, нет только наших механиков.

— Ну, как? Все живы? — смеется наш консул. — Тут народ экспансивный. Не шутка — люди из Москвы через Арктику прилетели.

Наконец появляются Чечин и Терентьев, оба потрепанные и со следами отпечатков губной помады.

— Ну и ну! Еле вырвались! А ведь на вид такие важные! — пытается объяснить нам следы краски Виктор, но мы смеемся и отвечаем. «Посмотрим, как дома будете перед женами оправдываться».

Юркие и вездесущие репортеры, кинооператоры ведут настоящую осаду, и только незнание языка облегчает нам жизнь.

Все протягивают кто блокнот, кто визитную карточку, кто пачку из–под сигарет, кто долларовые ассигнации, а кто газеты, чтобы получить автограф. Полиция бессильна, шум, вопросы, рукопожатия, поцелуи, треск кинокамер, вспышки магния. Иванов дает знак, мы следуем за ним, поднимаемся по широкой лестнице, застланной пушистым ковром. В большом нарядном зале длинные столы, заставленные всевозможными закусками и бутылками. Обед. Опять взаимные поздравления. Петр Петрович Иванов приветствует нас от имени посла в США товарища Уманского, который не мог прибыть из Вашингтона, чтобы поздравить нас лично. Обед закрытый. Но вдруг вспыхивает магний, и в руках двух дюжих молодцов мы видим бьющуюся фигурку пробравшегося сюда репортера. Под дружный смех его выносят из зала Петр Петрович объясняет, что в связи с военным положением — никаких открытых приемов и встреч. В Америке

активно действует немецкая разведка и, конечно, японская. Экипаж будет жить в отеле «Олимпик», члены военной миссии на днях разъедутся по стране со своими заданиями. Завтра день отдыха, потом, по желанию, знакомство с городом — и ждать дальнейших указаний из Москвы.

От имени пассажиров Громов поблагодарил экипаж за быструю доставку миссии, напомнил, как тяжело и сложно четыре года назад он летел из Москвы через полюс в Портленд и что ему, старейшему летчику, было приятно видеть в лице экипажа достойную смену, мужественную, смелую и технически грамотную, в совершенстве овладевшую летным искусством.

В ответном слове, которое товарищи доверили мне, я сказал:

Наш экипаж тронут столь высокой оценкой Мы были рады, что своей работой рассеяли вполне понятное недоверие таких маститых асов к молодому экипажу. Оставляя здесь наших высоких пассажиров, уверены, что вскоре они услышат о наших боевых полетах. Мы горды, что партия и правительство доверили нам этот чрезвычайный рейс, и бесконечно счастливы вашему свидетельству, Михаил Михайлович, что этот рейс без всяких специальных сборов и подготовки — выполнен нами хорошо, так же как и Экипажем полярного летчика Василия Задкова и штурмана Вадима Падалко, которые тоже сегодня приводнились. Мощность крыльев советской авиации не в отдельных асах, а в их массовости, а в Полярной авиации страны таких экипажей достаточно. Вы прибыли сюда, Михаил Михайлович, за отбором военной техники Подберите же нам такие самолеты, чтобы их радиус полета позволил нам добраться до самых дальних берлог фашистских хищников — и наша справедливая месть настигнет их. Смерть фашизму!

— Смерть фашизму!! — в едином порыве ответил зал Священный гнев и непоколебимая уверенность звучали в этом возгласе.

Много раз мне приходилось бывать в боях, попадал в такие положения, когда, казалось, не было выхода, но никогда так не щемило сердце за оставленных близких, за Родину, как тогда — за многие тысячи километров от своей земли Страшные слова: «Взят Киев», «Наши войска отошли от Харькова», «Ленинград блокирован», «Взят Смоленск, Витебск, Могилев…» — поистине разрывали сердце.

Нас развели по номерам — роскошным, с кондиционированным воздухом, широкими, мягкими постелями, телефонами и приемниками. Все комнаты, занятые экипажем, сообщались между собой. Мы долго не ложились спать, с балкона смотрели на огни города и яркую феерию «реклам Чужая страна,

чужая жизнь. Нам, уже привыкшим к затемнению, странно было видеть это море света, оно беспокоило и как–то настораживало. Как всегда, разговор зашел о войне, о том, что сейчас происходит под Москвой. Разошлись поздно. Уснул я как убитый.

— Валентин, вставай, но тихо! — услышал я сдержанный шепот Черевичного, в одних трусах стоявшего передо мной с пистолетом в руке.

— Что случилось? — сразу приходя в себя, вскочил я с постели.

— Не знаю. Похоже на провокацию. Какая–то чертовщина с моей одеждой Ночью услышал — вроде открывается входная дверь. Проварил, но она заперта и даже на внутренней цепочке. Лег в постель — захотелось курить, Встал, чтобы достать из пиджака «Казбек», открыл платяной шкаф, а там пусто. Ни одежды, ни обуви, ни шерстяного белья. Воры или провокация? Черт знает что! Хорошо, пистолет спрятал под подушку! — жадно затягиваясь, торопливо проговорил Иван, подозрительно поглядывая на приоткрытую дверь из моей комнаты в ванную, которая от сквозняка тихо поскрипывала.

Быстро подхожу к платяному шкафу и рывком открываю.

— Пусто! Вот гангстеры, тоже увели' Но как? Моя дверь тоже на цепочке!

— Может, через балкон? — предполагает Иван. Осматриваем оба балкона. Они изолированы и доступа извне к нам нет. Будим Сашу Макарова. Он флегматично выслушивает нас и ворчит, поворачиваясь к нам спиной:

— Глупый розыгрыш, умнее не придумали? Уходим в комнату к Черевичному и все тщательно осматриваем. В окнах уже рассвет. Видно, как розовеет вершина какой–то высокой горы, по форме напоминающей наш Казбек, но одноглавый Левее ее вспыхивают зарницы, но не поймешь, естественные или от рекламы. Закуриваем и садимся. Положение как в комедии.

— Надо позвонить! — говорит Черевичный

— Кому, зачем и как? Телефонов наших сотрудников не взяли, а администрации… Как будем объясняться? На англо–одесском?

— Тогда придется ждать. В девять будет Маслюк. Знаешь, давай спать по очереди.

— Ты ложись, Иван. Я спать не хочу. Сейчас около шести.

Вдруг легкий скрип и какая–то возня донеслись из моей комнаты. Мы бросились на шум, но в комнате уже было тихо.

— Наверное, в коридоре.

— Но шум шел из комнаты! — твердо заверяет Иван. Осторожно осматриваем все по очереди, начиная с туалета. Иван

открывает мой платяной шкаф и присвистывает.

— Смотри–ка! Точно «гангстеры»! Они же вытащили нашу одежду из гардеробов через задние стенки, открывающиеся в коридор! Это чтобы не тревожить покой постояльцев, а?!

Мы перешли в комнату Чечевичного, в его шкафу тоже уже висела отлично выглаженная одежда.

— И дырка заштопана! А я еще в Москве просил жену» Рубашка–то подкрахмалена! Ну, сильны!

Кальсоны были вложены в брюки и вместе с ними отутюжены. Иван, всегда тщательно следивший за своей одеждой и умевший щегольски ее носить, костюм гладил сам и теперь с видом знатока рассматривал работу обслуживающего персонала отеля.

— Да, умеют делать! Но почему, скажи ты мне, кальсоны вместе с брюками отгладили?

— Давай поразмыслим методом дедукции, — предложил я. — Ты свое командорское бельишко где складывал перед ванной?

— Рубашку бросил в ящик шкафа, а брюки, как всегда, снял вместе с кальсонами.

— Ну вот, из уважения к привычкам господина командора: брюки и кальсоны надевать одновременно, они так и оставили для твоего удобства.

Посмеявшись, мы разошлись по своим комнатам и тут же заснули.

Разбудил нас стук в дверь. Анатолий Маслюк приглашал нас к завтраку. Он принес кучу толстых утренних газет, вышедших сегодня в Сан — Франциско и Сиэтле с аншлагами: «Советские самолеты в Сиэтле», «Русскую миссию приветствует армия и флот», «Русские уже здесь!», «Советская миссия прилетела из Москвы в США», «Воздушный мост между советским и американским народами навсегда!» «Вашингтон сообщает, что русские прибыли для изучения американской военной техники!», «Слава советским летчикам, победившим льды Арктики и циклоны Тихого океана'"

Газеты пестрят фотоснимками самолета, экипажа и пассажиров. Большой снимок Громова с генералами военной базы Ситки…

— А сегодня с полудня во всех кинотеатрах идет журнал о вашем перелете Ном — Кадьяк — Ситка, о встрече в Сиэтле, — сообщает наш провожатый. — Бизнес работает на сенсации. Живут одним днем, подавай им сенсации ежедневно. Сегодня нашумят, а завтра забудут.

Теперь мне стало ясно, почему в Ситке, когда я рассказывал группе летчиков о перелете Громова через полюс з США, они удивленно слушали меня, словно это было новостью. Вскоре мы

сами убедились в этом. После трех суматошных дней, не дававших нам покоя от американских восторгов, мы были преданы забвению, и никто уже не гонялся за нашими автографами, и мы смогли спокойно знакомиться с жизнью американцев, осматривать город и его достопримечательности.

Завтракали внизу, в ресторане. Красиво оформленная, но какая–то безвкусная еда. Завтрак начинался с воды со льдом, потом салат, на второе жареные полкурицы, занимающие всю тарелку, и кофе в графинах, оплетенных тонким бамбуком. Черного хлеба не было, а только белый — белый до голубизны. Каждый кусочек не более двадцати граммов, завернутый в тонкий капустный лист, чтобы не черствел. Нас, конечно, такое количество никак не удовлетворяло. Горка хлеба на тарелке мгновенно исчезала, пока две девушки, обслуживающие нас, по указанию догадливого метрдотеля, не подкатили к нам столик с хлебом, что нами было встречено аплодисментами. Наше бурное проявление чувств привлекло к себе внимание завтракавших за соседними столами. Метр был любезен, предупредителен, попросил сделать заказ на русскую кухню, если американская нам не нравится. Говорил он по–русски чисто, объяснил, что эмигрант, но не из числа белогвардейцев, а выехал с семьей по религиозным убеждениям отца — баптиста еще в 1905 году. В дальнейшем он во многом помогал нам своими советами и предупреждениями, благодаря которым мы не раз избегали мелких провокаций.

Не успели мы допить кофе, как были атакованы ресторанной публикой — охотниками за автографами и сувенирами. Нас буквально готовы были раздеть. Тогда не было мании к значкам, как сейчас, зато в ход шла коробка спичек, особенно с надписью: «Смерть фашизму!» или «Наше дело правое, мы победим'" Латунные пуговицы со звездой или с серпом и молотом, перочинные ножи, папиросы «Казбек», «Герцеговина флор» — в общем, все, где стоял знак советского производства, включая медные монеты. Взамен к нам на стол сыпались пачки сигарет, авторучки, курительные трубки и даже приглашения на новеньких, зеленых ассигнациях с адресом и номером телефона. С большим трудом, пользуясь помощью метрдотеля, выбрались мы к себе в номер.

Через час за нами пришла машина: мы ехали осматривать город. При выходе из отеля опять пробивались через толпу журналистов, фотокорреспондентов и кинооператоров. Нас задарили значками с надписью «Виктори», а фотокорреспонденты щелкали аппаратом, тут же вынимали готовые снимки и просили подпись. Только когда «понтиак» рванул с места, мы вздохнули

свободно.

Я не буду описывать Сиэтл. Это был типичный американский город, хотя чем–то отдаленно напоминал Одессу. Может быть, сутолокой морского порта, экспансивным поведением горожан, веселых и разговорчивых, охотно и благожелательно отвечающих на вопросы. Узнавали нас всюду. «Рашен пайлог, рашен пайлот!» И тут же, окружив, поздравляли с прилетом, скандировали: «Русские и американцы — друзья!»

Маслюк — наш гид и шофер — довольно посмеивался и тут же успокаивал.

— Потерпите еще пару–тройку дней, и вас оставят в покое. А сейчас или отсиживайтесь в отеле, или же примиритесь с характером сиэтлинцев.

Осматривая порт, мы зашли на наш советский корабль «Киев»: команда тепло встретила нас. Корабль стоял на ремонте, а после ремонта в составе американского конвоя должен был идти в Мурманск с военным грузом. Долгий и опасный путь. Атлантика контролировалась немецким подводным флотом, и американская печать крупными аншлагами газет свидетельствовала о разбойничьем поведении фашистских подлодок, топящих даже суда нейтральных стран.

Прощаясь с командой «Киева», мы пожелали им благополучного рейса к родной земле. Но, увы, «Киев» так и не прибыл в Мурманск, став жертвой коричневых хищников, и навсегда исчез в пучине Атлантики со всем своим экипажем.

Посещение «Киева» и беседы с моряками заставили нас задуматься. Если морская трасса от берегов Америки до Мурманска находится под ударами нацистских морских пиратов, почему не найти другой путь переброски грузов из США?

— Самолеты надо не возить на кораблях, а своим ходом перегонять через Аляску и нашу Арктику. Другие же грузы везти из Сиэтла — в бухту Провидения, а там во Владивосток или же Северным морским путем в Архангельск! — горячо доказывал Черевичный в этот же день во время беседы с консулом Ивановым и военно–морским атташе Федоровым.

— Но Тихоокеанский бассейн не нынче–завтра стане! ареной войны Японии и США и тоже будет находиться под ударом, японского флота. А он у них здесь значительно сильней гитлеровского. Северный же морской путь можно использовать не более трех–четырех месяцев в году, да и то при благоприятной ледовой обстановке, — доказывал Иванов.

— При хорошей и систематической ледовой воздушной разведке плавание Северным морским путем четыре месяца в году гарантировано! Зато полная безопасность! Эта наш

внутренний путь, без шпионов и без фашистских подводных лодок. Во всяком случае, от мыса Дежнева до острова Русский в Карском море! — возразил я консулу.

После посещения городского парка и Луна–парка мы вернулись в отель усталые, словно из длительного беспосадочного полета. Прочитали речь президента Рузвельта, произнесенную им в Гайд–парке Нью — Йорка 2 сентября, с которой он обратился к американскому народу, полную гнева и призывавшую к бескомпромиссной борьбе с гитлеризмом: «Гитлером брошены на землю силы безумного насилия. Мы должны полностью выполнить свою роль и уничтожить их. Мы знаем, что одним из первых актов диктатуры оси было уничтожать все принципы и стандарты, которые рабочие могли установить для своего самосохранения и прогресса…»

— Говорит красиво, но где активные действия, почему так медлят? — швырнув газеты, воскликнул Виктор Чечин.

— Видно, позорные уроки Европы не осознали еще за океаном. Ты же видел в Кадьяке и Ситке их расхоложенность… — ответил я Виктору.

— А кроме того, далеко не все «сильные мира сего» поддерживают Рузвельта и его политику, — добавил Маслюк. — Вы же знаете, как некоторые пишут о своем президенте: «За кого вы голосовали? За человека, который не сумел воспитать даже своих сыновей, ибо они оба офицеры!»

— А? Что это? Оголтелое хулиганство торгашей и заводчиков! Офицеры! Значит, за людей они считают только себе подобных! Вот она, мораль свободного мира! Махровое и грязное хулиганство, а не свобода печати, которой они так кичатся! Вот и попробуй в такой обстановке быстро организовать активные действия против фашизма! — рассуждал Иван, нетерпеливо расхаживая по комнате с американской сигаретой в руке. Почувствовав ожог, он свирепо швырнул ее и виновато улыбнулся: — «Казбек» кончился, а к этим фитилям никак не могу привыкнуть, все пальцы пожелтели. Что будем делать после обеда?

— Надо узнать у Иванова, сколько они нас будут держать, и обсудить план обратного полета. Мое мнение: нечего нам здесь прохлаждаться. Дело идет к заморозкам, где будем садиться по нашей полярной трассе, если запоздаем с вылетом?

— Согласен, Валентин, дело серьезное. Надо быстрее возвращаться в Москву. Товарищ Маслюк, просим сегодня же поставить этот вопрос перед консулом. А завтра с утра — рабочий день. Машина должна быть полностью готова к полету. Как,

Виктор, работы у тебя много?

— Самолет исправен, но необходимо сделать сточасовой регламент и заправить горючим.

— А у тебя, Саша? — спросил Черевичный Макарова.

— Все в порядке. Предлагаю после обеда поспать, а вечером посмотреть фильм «Диктатор» Чарли Чаплина.

— Как, товарищ Маслюк, нам это разрешается?

— Конечно, Иван Иванович. Ваше свободное время — в вашем распоряжении. Надеюсь, после такого отчаянного перелета вы не заблудитесь в дебрях американского города? — усмехнулся он и серьезно добавил: — Единственно, что рекомендовал бы вам, это не ходить по одному…

— Обязательно один пойду в парную! Никогда не видел голого американца! — съязвил Виктор, не терпевший наставлений и нравоучений.

— Идите, но не забудьте захватить березовый веник, не найдете — принесу в подарок! — не растерялся Маслюк.

— Э, да ты правильный мужик, хоть и сидишь в глубоком тылу полного изобилия! — перешел на добродушный тон Виктор.

— А ты думал! — ответил Маслюк. И оба рассмеялись.

Когда Маслюк вышел, Иван неодобрительно глянул на Чечина:

— Ты зачем спикировал? Парень что надо, из–за нас прилетел из Сан — Франциско.

— Не терплю нравоучений. Я взрослый человек и знаю, что такое хорошо и что такое плохо. А к нему никаких претензий. Мы поняли друг друга и останемся друзьями.

Виктор Степанович Чечин, тогда один из старейших бортмехаников Полярной авиации, был бесподобный мастер своего дела, он мог не только блоху подковать, но и заставить ее летать. Характера прямолинейного и нарочито грубоватый, хотя душа его была отзывчива, полна тепла и любви к людям, к себе он допускал неохотно, с трудом, когда же раскрывал свое сердце — то это было на всю жизнь. Смелый и решительный, ценивший юмор, не только за столом, но и, казалось бы, в самое неподходящее время, когда на карту ставилась жизнь; летать с ним был') легко и надежно. Товарищи любили и уважали его, часто прощая те колкости, которыми он одаривал друзей и недругов, за что не раз терпел большие неприятности.

Однажды, в районе Маточкина Шара на Новой Земле, он выполнял ледовую разведку с летчиком Львом Порцелем на гидросамолете, на борту которого находился и начальник Полярной авиации Марк Иванович Шевелев. Потоком нисходящего воздуха их самолет с высоты тысячи метров был

сброшен и при ударе о воду вдребезги разбит. Перцель, штурман Ручьев, второй пилот Дальфонс и все, кто был в машине, погибли при ударе. На берег выплыл чудом оставшийся в живых Чечин. Место дикое, до полярной станции Маточкин Шар не менее двадцати километров. Придя в себя, Чечин вдруг увидел плывущего по волнам Шевелева, который не ушел на дно благодаря меховой одежде, подбитой капковым ватином. Бросившись в ледяную воду, Чечин вытащил его на берег. Шевелев был без чувств. Приведя его в сознание, Чечин не обнаружил никаких серьезных повреждений у спасенного. Через несколько часов они добрались до полярной станции. Чечин никогда не вспоминал об этом случае. Но однажды, много лег спустя, когда Шевелев вынужден был наказать Чечина за серьезное нарушение дисциплины, Виктор, считая наказание незаслуженным, с горечью пожаловался в застолье:

— Разве так справедливо? Всегда имел только благодарности и награды. И ни одного, ни единого нарушения! А тут, на! Ну, вышиб дверь, но меня же не пускали! Не ночевать же мне было на улице?! А? Тоже начальничек! А ведь, наверно, не забыл, как я его спасал из ледяной купели! Хорош! И зачем я его на свою шею вытащил?

Потом он ходил с опущенной головой и избегал встречи с Шевелевым, до которого дошли слова Чечина, но Шевелев, зная характер Виктора, все правильно понял и долго смеялся.

После обеда всем экипажем пошли в кино. По пути остановились у витрины магазина, торгующего оружием, зашли. В большом зале стояло несколько пулеметов и две пушки с указанием цены на этикетках. Продавцы сейчас же оиружили нас, показывая и расхваливая карабины, пистолеты и охотничьи ружья. Никаких разрешений на покупку оружия не требовалось, даже на пулеметы и пушки Нас это очень развеселило, ибо Чечин тут же стал торговаться, рассматривая вьючную горную гаубицу. Нам с трудом удалось увести его из магазина. За ним долго бежал продавец, расхваливая гаубицу и доказывая ее дешевизну.

В большом, прохладном кинозале мы с интересом просмотрели фильм «Диктатор» — острую и злую пародию па Гитлера и его окружение, на национал–социализм. Маленького, жалкого еврея парикмахера, удивительно похожего внешне на Гитлера, беспечно шедшего после работы домой, личная охрана Гитлера принимает за фюрера, и его увозят вершить государственные дела. Зал гудел от хохота, видя проделки парикмахера.

В зрительном зале можно курить, есть мороженое, жареную кукурузу, пить пиво из металлических банок. Сеансов нет, фильм

идет непрерывно. Места не нумерованные, цена одинакова для всех рядов, двадцать центов, то есть равна стоимости пачки сигарет. Кстати, сигареты всех наименований стоят одинаково, и американцы говорили с гордостью, что президент, Форд и рабочие курят одни и те же сигареты. Зато сигары продаются по сортам от двадцати центов до трех долларов за штуку. Тут, конечно, о равенстве между рабочими и Фордом уже не говорится, и мы не видели, чтобы рабочие курили даже двадцатицентовые сигары. Зато на портретах бизнесмены нигде не обходятся без толстой сигары, которая является как бы знаком качества человека, преуспевающего в делах.

Из кино возвращались в сумерках. Несмотря на сравнительно раннее время, по местному девять вечера, пешеходов на улице было уже немного, но автомобильные потоки не уменьшились. Душный, влажный воздух с запахом бензиновых паров, йода и соли не располагал к гулянию. Хотелось поскорее добраться до прохлады номера, лечь в постель и уснуть, чтобы не видеть этой самодовольной, чужой жизни. Помимо нашей воли все наши думы уносились за океан, к родной земле. Там каждый клочок ее поливался кровью, тысячи людей оставались без крова… От боли хотелось выть. А тут торгуют пулеметами Гочкиса и горными гаубицами! Пьют виски, курят гаванские сигары и млеют от стриптизов. Бог, если ты когда–либо был, как ты мог допустить такое?! И потому, что не было бога, мы злились на себя, не находили места.

К ужину спустились мрачные и озабоченные. Заметив это, Петр Петрович Иванов извиняющимся тоном сказал:

— Понимаю ваше настроение. Посол запросил товарища Молотова, ждем ответа.

— Нам надо возвращаться в Москву, задание мы выполнили. Чего ждать? Сейчас каждая боевая машина на счету, тем более дальнего действия! — не скрывая негодования, возразил Черевичный.

— Возможно, готовится новое задание или решается вопрос: идти вам своим ходом или же возвращаться с конвоем морских судов. Москва очень внимательно следила за вашим полетом, а сейчас в Арктике глубокая осень с ее непогодами…

— Ну, нет, товарищ консул! Пришли на своей машине и уйдем на ней! С любым заданием! Но только не на борту морского корабля! Я официально прошу вас, как представителя Советской власти в Америке, дать Молотову депешу, что экипаж готов к выполнению любого задания, но на Родину вернется только на своем самолете! — горячо и безапелляционно заявил Черевичный.

— Депешу я дам, но пока прошу вас запастись терпением. Посмотрите людей и себя покажите. А то ведь вот что пишут о вас в газетах: «Советские офицеры, оказывается, пользуются за столом ножом и вилкой, ловко подвязываются салфеткой и кушают без чавканья…»

— Ну, змеи! — вырвалось у Чечина.

— Это еще не все, слушайте: «…одеты в костюмы отличного покроя, мягкой добротной шерсти. Держатся свободно и с достоинством. В ходу юмор, эмоциональны. После еды благодарят не отрыжкой, а кивком головы или добрым словом: «Спаси бог…»

Тут мы не выдержали и дружно расхохотались.

— Вы представляете, как до вашего появления могли думать о России жители Сиэтла, дезинформированные борзописцами. Вы молоды, и я одобряю, что вы рветесь в бой. Но здесь — тот же фронт! Выпьем за выдержку, а она мать победы. За Победу, друзья мои!

— За Победу!!!

После таких слов настроение наше поднялось. Во время нашего разговора к нам неожиданно подошел солидного вида господин с солитером на толстом безымянном пальце, схватил стул, вскочил на него и, подняв бокал с шампанским, крикнул:

— Гитлер и его кровожадная свора — позор человечеству!

И далее последовала непродолжительная, но эмоциональная речь, в которой были явлены все пороки Гитлера и его приближенных.

Спрыгнув, господин, улыбаясь, подошел к нам и стал всем бурно пожимать руки.

— Вот змей! Как он здорово разделал всех прихвостней фюрера, да и его самого! — крутил головой Чечин.

Сидящие за другими столами стали высказывать нам пожелания победы над нацистами. К концу ужина мы здесь были свои. За нас поднимали бокалы. Вдруг, среди всей этой шумихи, отстраняя всех, к нам подошел, пошатываясь, долговязый господин и с ненавистью, по–русски, произнес:

— У, красная сволочь! Скоро вам конец! — и заговорил по–английски, обращаясь к залу.

Мы не успели сообразить, что к чему, как молодой парень, стоящий с ним рядом, схватил его за галстук и молниеносно нанес такой удар, что долговязый рухнул на пол, тут же пятеро молодцов выбросили его за дверь. Подойдя к нам, они стали виновато объясняться, что этот человек — профашист, он получил свое, но дешево отделался.

— А ребята–то что надо! Пожалуй, с ними можно дружить, —

говорил Виктор Чечин, когда наутро мы ехали к гидроаэродрому.

Ехали кружным путем, чтобы лучше увидеть город. Один из заливов мы переезжали по огромному бетонному мосту. Перед въездом каждая машина останавливалась и платила двадцать центов за переезд. Маслюк объяснил нам, что мост построен недавно муниципалитетом, сборы идут на погашение средств, затраченных на строительство. С нас двадцати центов не взяли — мы гости Сиэтла. Па выезде с моста нас попросили оставить свои автографы в книге почетных людей города.

У въезда на военно–морскую базу, в акватории которой размещался гидроаэродром — никакой охраны, и мы проехали, не останавливаясь. Самолет наш стоял в большом ангаре на колесной тележке и тоже без всякой охраны, с раскрытыми входными люками. Но все было в порядке.

Подошла группа офицеров во главе с комендантом гидроаэродрома. Через Френкеля они стали задавать вопросы, как мы летели, холодно ли в Сибири. Разговорились. Видя на штурманском столе томик Лонгфелло «Песнь о Гайавате» и книгу Марка Твена «Янки из Коннектикута при дворе короля Артура», американцы были поражены и обрадованы. От специальных вопросов о полетах они перешли к расспросам о литературе, искусстве в СССР, системе образования.

На наш вопрос, каких русских и советских писателей они знают, после неловкого молчания, один из офицеров неуверенно ответил, что читал Достоевского о каком–то уголовном деле.

— «Преступление и наказание»?

— Не помню, мистер навигатор.

Мы рассказали, что у нас в стране любят читать Джека Лондона, О'Генри. Их переиздают миллионными тиражами, а также Драйзера, Хемингуэя и многих других. Удивление американских офицеров росло все больше. Из их вопросов исчезла первоначальная бравада. Чтобы не обидеть хозяев, мы перевели тему разговора на спорт. Тут они были на коне. Сразу восторженно заговорили о боксе, бейсболе, регби, водном спорте. Да, спортом они увлекаются со школьной скамьи, а в армии он обязателен для всех, от солдата до генерала. Потом показывали свои гидросамолеты. Наше внимание привлекла летающая лодка «каталина». Внешне она мало отличалась от нашей, но имела три редана, что позволяло ей безопасно садиться в открытом океане на крупную волну. На «каталине» был установлен радар (локатор), позволяющий видеть препятствия в тумане и облаках, а также фиксировать на экране грозы и обходить их, когда самолет в сплошной облачности. Для того времени это было крупным достижением, и мы еще ничего подобного не видели, хотя с

принципом работы этой аппаратуры были теоретически знакомы.

— Вот бы нам такую установку в ледовую разведку! Никакая погода не помеха! — вырвалось у Ивана, когда нам демонстрировали действие локатора.

— А тебе, Иван Иванович, и так погода не помеха, у тебя свой локатор, — пошутил Макаров.

— Локатор? Вы тоже имеете локатор? Мы что–то не видели его антенн на вашем самолете, — засуетился майор

Френкель, принявший шутку радиста за истину. Иван, поняв заинтересованность майора, неопределенно сказал:

— В Арктике при проводке морских караванов без локатора очень тяжело летать. Погоды отвратительные, туманы замучили.

— Ну, ну, и как же вы? Ведь нам известно от летчиков Аляски, что вы много летаете. Ваш локатор надежно помогает?

— Великолепно! — еле сдерживая вот–вот готовый вырваться смех, ответил Иван. — Ходим в тумане на бреющем полете, привязываясь вне видимости к береговым ориентирам. А как? Это секрет нашего штурмана или, как у вас говорят, — секрет фирмы!

Иван говорил правду. В ледовой разведке очень часто приходилось летать в тумане при нулевой горизонтальной видимости на малой высоте. Лед просматривался только вертикально под самолетом. И, конечно, нашим «локатором» был только опыт и летное мастерство экипажа, с достаточной долей риска.

Майор Френкель, видимо, понял, что его разыгрывают, и о «локаторе Черевичного» больше вопросов не задавал. Да простят нам наши американские коллеги невольную дезинформацию, созданную при участии их детектива, но мы тоже не хотели быть лыком шиты. Помню, когда спустя два года мы получили по ленд–лизу «каталины» и стали перегонять их из США своим ходом через Атлантику, стоявшие на них локаторы, смеясь, называли «локаторами Ивана». Качество их было низкое, они часто отказывали, ледяные острова, такие, как острова Ушакова, Шмитга, совсем не отмечали на своих экранах, показывая открытый океан, и, конечно, довериться им в самолетовождении было равносильно самоубийству.

Когда мы вернулись в отель, в вестибюле нас ждал. высокий, лет тридцати мужчина. Он отрекомендовался Павлом Ивановым, инженером фирмы авиационного приборостроения «Пионер», продукцией которой мы не раз пользовались.

— Вы, наверное, думаете, я сын белоэмигранта. Это не так. Мой отец с матерью уехали в тысяча девятьсот шестом году из Одессы как политэмигранты. Как только я прочитал в газетах, что вы прилетели в Кадьяк и идет в Сиэтл, сел в машину — и вот за

двое суток приехал из Вашингтона. Очень хотелось посмотреть на земляков, полярных летчиков, и пожать вам руки. Вот и все. Теперь я могу возвращаться домой с радостным чувством, что познакомился с вами.

Смущаясь, он попросил дать ему автографы. Мы вручили ему пачку «Казбека» с нашими подписями и коробку спичек Вологодской фабрики с надписью: «Смерть фашизму». Он поблагодарил и молча с восхищением смотрел на нас.

— Мы знакомы с вашей продукцией, господин Иванов — гироскопам и искусственным горизонтом. Что нового вы создали? — спросил я его.

— О, господа, для меня большая честь ответить на ваш вопрос. На «каталины» мы поставили новые, очень точные электрогироскопы, горизонты, электроавтопилоты. Это замечательные безотказные агрегаты. Если бы вы смогли приехать к нам на завод! Мы работаем на армию и флот, которые должны помогать вам в разгроме фашизма.

Он охотно рассказал нам о работе на заводе и вручил несколько ярких проспектов, рекламирующих их продукцию В них были описания и принципиальные схемы новых приборов.

Когда мы остались одни и стали более внимательно рассматривать подаренные брошюры, наше внимание привлек высокоширотный гирополукомпас с компенсационным регулятором на широту места — прибор, о котором мы могли только мечтать при наших полетах в высоких широтах Арктики. В проспектах были указаны цены.

— Что за люди, — ворчал Чечин, — приборы новейшие, таких нет даже у немцев, а они ими торгуют. Это же на руку врагу! Для чего тогда у них Френкели?

— Бизнес. Деньги не пахнут. Видно, не клевал их еще жареный петух ниже поясницы, — заметил Саша Макаров.

— Слушай, Валентин, — перебил нас Иван, — ты не подсчитывал, можем ли мы возвратиться не через Чукотку, а курсом на восток? Зачем нам лететь старым маршрутом. Давай выйдем на кругосветку.

— Я уже думал и рассчитал вариант полета по маршруту Сиэтл — Вашингтон — Нью — Фаундленд — юг Гренландии — Рейкьявик — Москва. Четыре посадки — и мы дома. Порты посадок до ноября не замерзают и обеспечены горючим. А погодные условия не хуже западной трассы, пройденной нами. От Нью — Фаундленда сделаем попутно хорошую ледовую разведку и выполним кругосветный перелет. Здорово! Ушли из Москвы на восток, а вернемся в Москву с запада! Откроем новую трассу Москва — Америка.

— Ну и в экипаж я попал! Все изобретаете! Какого дьявола! Хотите между Исландией и Мурманском на немцев напороться! — взорвался Виктор Чечин.

— Виктор, дорогой, не пикируй! Не может же человек без фантазии — на то он и человек! — отозвался Черевичный.

— Что я, против фантазии, что ли. Но возвращаться через Гренландию по трассе, контролируемой авиацией и флотом нацистов, не очень–то весело. Да и для чего? Похвастаться, что совершили перелет! Да кому он сейчас нужен? Так же, как и ваш победный штурм «полюса недоступности» в апреле — мае этого года! Поймите же вы, мечтатели, идет смертельная битва, кто — кого? А вы с кругосветкой!

— Ты не прав, Виктор! Именно сейчас, когда идет воина, мы обязаны изучить все пути для реальной связи с Америкой. А если завтра ударит Япония? Путь на Аляску будет перекрыт. Нет, Виктор, ты не прав. Нам необходимо освоить маршруты и через Гренландию и даже через Африку. Союзники не могут быть изолированными друг от друга.

После моей тирады Виктор замолк, но уже по лицу можно было понять, что мнение его о «мечтателях» изменилось. Наконец он сказал:

— Ладно, химики, согласен. Но смотрите, не ограничивайте меня горючим. Залью до пробок и бочек с десяток вкачу в фюзеляж. Посмотрю на ваши лица, как будете взлетать.

Все дружно рассмеялись, улыбнулся и Виктор

— Поговорили хорошо, — подвел итог Черевичный, — но боюсь, пока придет разрешение на новый маршрут, замерзнут порты, и жди лета. Завтра же пойду говорить об этом с Ивановым. Пока же будем своим маршрутом считать старый. А о «полюсе недоступности» ты все правильно сказал, Виктор, но наполовину. При пожаре в доме не думают о свадьбе. Уверен, после войны, когда разобьем фашистскую Германию, оценят по достоинству и наш штурм «полюса недоступности». Я понимал, как неловко было сейчас Ивану, да и нам с Макаровым, поднимавшим флаг Родины над последним, считавшимся недоступным районом Арктики, говорить об этом. Штурм последнего «белого пятна» на нашей планете оказался не под силу ни норвежцам, ни итальянцам, ни американцам. Вернулись мы тогда победителями, в погожий майский день. А уже 22 июня началась война…

— Предлагаю посмотреть киножурнал нашего прилета в Сиэтл, — прервал затянувшуюся паузу Саша Макаров.

— Как, уже идет? Быстро сработали! — отозвался Черевичный.

— Судя по рекламе — во всех кинотеатрах. Как приложение к

их детективам или ковбойским фильмам. Посмотрим?

Показывали фильм «Кровь и песок» из испанской жизни. Вопреки предсказаниям Саши, фильм оказался хорошим, с участием актрисы Риты Хейворд, «мисс Америки», самой красивой женщины США 1941 года. В комментариях было сказано: «Вслед за спортивными прыжками через полюс русские открыли первый коммерческий рейс. Это мост дружбы между союзниками».

После ужина, во время которого повторилось все то же, что было вчера, кроме попытки провокации, поднялись в номер и заспорили о картине. Отдавая должное актерскому мастерству Риты Хейворд, Иван заметил:

— На мой взгляд, тощевата королева Америки, плоская, как взлетная дорожка. А лицо, ничего не скажешь, красивое, увидишь — не забудешь. Глаза зовут и обещают и гонят… Да…

— Да, — протянул Виктор. — Вот если бы к ее головке да фигурку, как у наших девчат, тогда и я бы признал ее королевой.

Разговор о достоинствах «мисс Америки» продолжался долго. Это был самый верный признак, что ребята отдохнули. Иван сразу понял мою усмешку и тихо сказал:

— Засиделись, молодцы, пора в дорогу, — и, глубоко вздохнув, так что колыхнулась кисейная гардина, добавил громко: — До чего же хочется домой! Готов на У-два лететь через океан, лишь бы добраться! Как там?

Утро. Солнечное, жаркое и душное. Далеко над горами висят грозовые тучи. Мы лениво бредем по улице сплошных магазинов. В городе чисто, но мы уже знаем, что во второй половине дня асфальт будет усеян обрывками газет, коробками из–под сигарет, кожурой бананов, апельсинов, этикетками жевательных резинок. А у каждого дома — урны, но они, как правило, пустуют. «Почему после полудня так много мусора, — задаем мы вопрос нашему метрдотелю, — а урны пусты?» — «Демократия. Американский гражданин волен бросать мусор куда хочет, а урна — это символ приказа!» — смеясь, объясняет нам метрдотель.

На углу перекрестка стоит длинноволосый человек, как теперь у нас ходит некоторая часть молодежи. На нем приличный черный костюм, белая рубашка с черным галстуком, а ноги… босые. Перед ним на треноге микрофон, сбоку на земле черная перевернутая шляпа. Монотонным голосом он что–то говорит. Публика идет мимо, никто на него не смотрит. С трудом разбираемся. Он говорит что–то о боге, о скором втором пришествии Христа. Но люди торопятся и никого сообщение печального сектанта не трогает.

На перекрестках улиц под жарким солнцем — полисмены в

белых рубашках. Желтых, предупредительных, сигналов нет. Зеленый и красный. После красного — резкий двойной звонок — это начало для перехода. Публика идет только после звонка и только там, где есть указатель перехода. Порядок движения людей и машин налажен жесткими правилами. Если вы сбиваете человека, идущего в неположенном месте или на красный свет, и в результате у вас помято крыло, пешеход обязан оплатить вам стоимость его ремонта. А если при этом вы его сбили насмерть — можете предъявлять счет за порчу автомобиля его родственникам. Машины всех цветов и марок идут сплошным потоком в несколько рядов с большой скоростью. Закон дороги, или закон «траффика», как говорят американцы, един для всех. В часы пик, утром и после работы, чтобы разгрузить поток, многие улицы переводятся на одностороннее движение. Повороты и развороты не ограничены. Разворачивайся где хочешь, но помни, за дорожное происшествие, вызванное разворотом, материальную ответственность несешь ты.

Однажды мы видели странную процессию. В общем потоке неслась кавалькада машин, сзади которых на тросах были привязаны железные банки, миски и прочие металлические побрякушки. Со страшным грохотом, ревом духовых инструментов и выкриками людей, кортеж катил куда–то вдоль главной магистрали города. Как нам разъяснил наш водитель из посольства — это была свадьба.

Но горе тому, кто нарушит закон «траффика». Мы не раз наблюдали, как к провинившемуся медленно подходил полисмен, резко бил компостером по борту машины, на котором оставалась отпечатанная белой краской дата нарушения и, козырнув, давал водителю квитанцию. Это был штраф. В течение суток нарушитель обязан внести указанную сумму в банк на счет муниципалитета.

В городе много прокатных пунктов. Идти за машиной не надо. Вы звоните из гостиницы, указываете свой адрес, марку и цвет автомобиля. В условленное время вам пригонят машину, вручат ключи. «Наш человек в Америке», как мы прозвали прикрепленного к нам переводчика, обычно брал для нас «понтиак» вишневого цвета, и на нем мы целые дни раскатывали по городу.

Но сегодня мы решили по городу походить. Так больше увидишь и узнаешь людей. Наше внимание привлекла огромная витрина магазина готового платья, где на фотографии в рост человека мы увидели самих себя: Иван внимательно рассматривал егерское шерстяное белье, растягивая его на руках. Надпись метровыми буквами гласила: «Советские полярные

летчики будут надежно защищены от стужи Арктики. Они покупают наши шерстяные изделия доктора Егера. Если хотите иметь здоровье русских, покупайте наше белье!»

Иван, увидя себя с растянутыми исподниками в руках, разъяренный, кинулся в магазин. Дабы не оставить командира в беде одного, мы бросились за ним. Дальше действие развертывалось как в водевиле. В шикарном кабинете директора магазина из–за стола навстречу вышел рослый джентльмен и с радостным возгласом:

— О, рашен пайлот!.. Командор Черевишный… — говоря что–то еще, бросился к нам.

— Вы доктор Егер? — спросил Иван, грозно наступая на онемевшего от его воинственного вида директора.

— «Егер» — это фирма, снабжавшая одеждой все полярные экспедиции. Сам доктор умер лет сорок назад, — тихо говорю я Черевичному.

Иван с полуслова понял меня и быстро поправился.

— Мне нужен директор фирмы «Доктор Егер». С большим трудом, собирая английские, французские и немецкие слова, объясняем джентльмену, в чем дело Он говорит, что хозяин фирмы живет в Майами, а он действительно представляет в этом городе его фирму. Реклама — это бизнес, двигатель торговли; все знатные люди Америки, даже миллионеры, с удовольствием участвуют в рекламе (перечисляются фамилии знаменитых летчиков, исследователей, сенаторов, спортсменов, звезд кино, дипломатов), и он не может понять недовольства советских летчиков. Тем более что он готов уплатить за эту рекламу двойную цену. Директор тут же достает солидную пачку долларов, кладет в фирменный конверт и пытается вручить Чечевичному.

— Советские летчики не способствуют развитию вашей частной торговли Деньги отдайте в ближайшую резервацию индейцев колошей.

Под ошеломленным взглядом директора мы поворачиваемся и выходим. Отойдя от магазина метров на десять, я не выдерживаю и начинаю хохотать.

— Слушай, Иван, но почему именно племени колошей? Ведь они живут на Аляске! — говорю я.

— А черт его знает! Читал когда–то в детстве Фенимора Купера, ну вот и запомнил!

Этот день был у нас полон и других приключений. Следуя дальше, вдоль улицы Вашингтона, мы увидели большую черную полированную вывеску с надписью золотыми буквами: «Мадам Судакова» По обоим концам вывески такие же золотые двуглавые

орлы герба Романовых.

— Братцы, смотрите, никак николаевские орлы! Подошли. Шикарный цветочный магазин по продаже орхидей В широких витринах невиданные, самых причудливых форм и красок цветы. По всей внутренней поверхности стекол бежит вода Лепестки орхидей тихо колышутся от искусственного ветра. Входим. Стайка хорошеньких продавщиц обступает нас. Говорим, они нас не понимают, кокетливо, но сдержанно улыбаются, показывают орхидеи. В магазине пряный дурманящий аромат джунглей, влажный воздух и приятный ветерок от электрических опахав и вентиляторов. Неожиданно в стене, отделанной дубом, открывается узкая дверь, и в проеме появляется маленькая седая женщина лет шестидесяти, в коричневом платье с белыми манжетами из кружев и таким же воротником. Через чеховское пенсне на черном шнурке она долго всматривается в нас. Серые суровые глаза постепенно теплеют, и голосом, которому бы позавидовал любой дьякон, она произносит:

— А-а! Большевики решили навестить бедную старуху! Ну, ну, раз пришли, входите!

Она хочет пропустить нас вперед, но мы останавливаемся и идем за ней.

— Ай да земляки! Вы не только смелые летчики, но еще и настоящие кавалеры. Не забыли, значит, еще в совдепии хороших манер. Садитесь, поговорим. Первый раз вижу у себя красных. Вот вы какие! Ну, давайте знакомиться. Только не пугайтесь. Я Судакова Екатерина Петровна, одна из фрейлин светлой памяти ее величества Александры Федоровны. Забыли? Или помните?! Она истово перекрестилась.

— Не судья я вам, бог рассудит. Может быть, все свыше предрешено. Его волею. За наши грехи.

В ее голосе, во всей фигуре — тоска и обреченность. И вдруг она заплакала. Нервно вздрагивали узкие плечи Мы замерли, не зная, что предпринять. Перед нами был классовый враг. Но враг был так жалок и ничтожен!

Виктор бросился к графину с водой и подал мадам Судаковой. Глотнув воды, старуха выпрямилась.

— Извините, господа. Нервы. Давайте не ссориться. Сейчас у нас с вами общий враг. Боши Вы думаете, я махровая монархистка? Была, даже клялась мстить вам. Может быть, еще и буду… Но не теперь. Вот смотрите, — она подала нам газету. На последней странице был длинный список пожертвователей… в пользу Красной Армии' Против фамилии Судаковой стояла довольно крупная сумма в долларах. Виктор Чечин не удержался от удивления и восхищенно свистнул.

— Извините, мадам, но это так неожиданно! Вы? И вдруг это щедрое пожертвование — смутившись, извинился он.

— Молодые люди, мы русские! Враг угрожает нашему народу. Забудем пока наши семейные неурядицы Бейте заклятых врагов! Бейте проклятых немцев! Это они принесли в Россию революцию! О, как я их ненавижу! — помолчав, добавила она.

— Значит, вы ненавидите немцев не за то, что они напали на нас, а за то, что они дали миру учение о пролетарской революции? — спросил Терентьев.

— Господа, я старая женщина Мне трудно разбираться в политике Я так устала. Благодарю вас за визит. Задержитесь в Сиэтле — заходите, буду рада. Мы продолжим беседу.

Она встала. Мы поклонились и один за другим вышли в узкую дверь. Подбежавшие девушки прикололи нам к лацканам тонкие пробирочки с воткнутыми в них нежными орхидеями. Выйдя на улицу, мы долго шли молча. И вдруг Чечин разразился такой тирадой, что наши орхидеи стыдливо свернули свои лепестки. Сорвав свою пробирку, он с силой шваркнул ее об асфальт.

— Зачем ты так? — Черевичный взял его под руку. — Здесь все сложнее.

Оставшиеся орхидеи мы преподнесли двум девушкам, чешке и француженке, обслуживающим нас в ресторане, чем окончательно завоевали их расположение. Была суббота. Вечером метрдотель, улыбаясь, сообщил, что его официантки очень тронуты вниманием советских офицеров, благодарят их за орхидеи, и, если господа офицеры не сочтут за назойливость, приглашают экипаж завтра в десять утра поехать на машинах к океану, загорать и купаться, и что он, со своей стороны, с радостью будет сопровождать компанию в качестве гида и переводчика. Мы посмотрели друг на друга…

— В десять будем ждать у главного подъезда, — ответил наш командир.

— Ол–райт, считаю приглашение принятым, — откланявшись, метрдотель вышел.

— Ну и денек! Бывшая фрейлина дарит цветы, американские девушки приглашают на пляж! Знаешь, Иван, принимай все меры, пора уматывать, и как можно скорее, — покрутил головой Чечин.

— И через Гренландию, Виктор?

— Даже через полюс! Но домой, домой!

В воскресенье всем экипажем на двух открытых машинах поехали к океану. Горячее солнце и соленый ветер. Купались, загорали. Девушки были веселы и в меру строги. Метрдотель охотно, с живостью переводил… Всем понравилось, как

организован отдых. Недалеко от пляжа, в окружении густых зарослей, стоял ряд одноэтажных домиков. К каждому от основной дороги шла узкая асфальтовая дорожка. В доме — две–три комнаты, электрическая кухня и гараж. Для того чтобы войти в дом, необходимо опустить пятидесятицентовую монету в автомат, откуда выскакивал ключ от дверей дома и гаража. В кухне также висел автомат, а рядом — список продуктов и всяких услуг с указанием цен. Опускай монеты стоимостью от десяти центов до одного доллара — и все вылетит из автомата в ваше распоряжение, от жевательной резинки до постельных принадлежностей — это для тех, кто оставался ночевать. Не было только спиртных напитков, но кока–кола, пепси–кола и пиво — разных сортов и марок.

В отель вернулись с заходом солнца, девушкам надо было рано вставать, чтобы успеть вовремя на работу. Нас поразила их щепетильность. Они не позволили нам взять на себя расходы, а подсчитав, поделили на всех и каждый должен был оплатить свою часть.

— Но тогда учтите израсходованный бензин и амортизацию ваших машин! — возмутился Виктор.

— Вы приглашены нами. Машины наши. Вот когда вы пригласите нас, расходы на транспорт будут уже ваши! — кокетливо улыбаясь, ответили девушки, высаживая нас у подъезда.

Работали они в ресторане ежедневно по десять часов. Оплата двадцать два доллара в неделю. На эти деньги надо прожить и хорошо, обязательно хорошо, одеться. Хозяин ресторана за их внешним видом следил строго. Чаевые, десять процентов от суммы заказа, вписывались в карточку и полностью шли в кассу. Обслуживать посетителей надо было не только быстро и хорошо, но и обязательно с приветливой улыбкой, как старых знакомых, не возражая на замечания, пусть они и несправедливы. При малейшей оплошности хозяин безжалостно увольнял — на эти места было много желающих.

В понедельник нас повезли на военные заводы. Организация производства высокая и четкая, ни минуты простоя — конвейер безжалостно высасывал все силы. Рабочий день восьмичасовой, в субботу до двух часов дня. Нас поразило: огромные заводы оборудованы современными машинами, станками, а столовых нет. В короткий обеденный перерыв, тут же у станка или остановившегося конвейера, каждый рабочий из своей сумки или чемоданчика доставал термос, судки, газетные свертки и ел, сидя прямо на полу или на какой–нибудь детали. И снова за работу. Впервые за последние десять лет трубы Америки задымили в

полную силу.

В один из дней мы отправились с нашим сопровождающим Анатолием Маслюком в гости к сержанту военно–морского флота, служившему поваром в гарнизоне. Почему к нему? Да просто хотели посмотреть, как живут средние» американцы. Перед этим мы побывали на приеме у одного миллионера, большого оригинала, владельца крупнейшей фирмы по производству мороженого — сеть его холодильных предприятий была разбросана по всем штатам; для снабжения Южной Америки своей продукцией фирма имела корабль–рефрижератор. Сам же владелец фирмы, оказывается, уже много лет по воскресеньям, когда заводы его стоят и рабочие отдыхают, целый день работает один на автоматах по производству фигурного мороженого: штампует лошадок, зайцев, птичек и прочую живность для бесплатной выдачи в детских приютах. Когда мы его спросили, почему он, если хочет помочь детям в приютах, не переведет этим приютам хорошую сумму долларов, он, смиренно потупясь, ответил:

— Но я хочу, чтобы бог видел мой личный труд на пользу сирот. Ведь я работаю в день, когда все отдыхают.

Мы не захотели больше принимать подобных приглашений.

…Семья сержанта жила за городом в двухэтажном деревянном коттедже, окруженном фруктовым садом. В семье — четверо. Сам сержант Гуго, его жена Джейн, педагог, ребенок и отец Джейн — мистер Кинли, клепальщик на судоверфи. Как потом выяснилось, он работал на ремонте советского судна «Киев».

Встретили тепло, с большим радушием. В пятикомнатном доме было уютно, но просто. На наш вопрос, сколько же стоит такой дом, ответили:

— Это в рассрочку. Шесть тысяч долларов надо выплатить в течение десяти лет.

Под коттеджем был гараж и система водяного отопления с газовым котлом. В гараже две машины — «шевроле» и «форд» — пикап. На вопрос, для чего вашей такой маленькой семье две машины, ответили, что работают далеко за городом и в разных концах. Машины также куплены в рассрочку. Потом мы узнали, что в рассрочку взяты холодильник, радиоприемник, фотоаппарат.

— Сколько же составляет ваш общий заработок?

— Триста тридцать долларов в месяц. Но чтобы получить кредит у торговых фирм, необходима хорошая характеристика и рекомендация с места работы.

— Поэтому никаких противоречий и конфликтов с хозяином?

— Иначе все потеряешь, и работу и дом, — грустно улыбнувшись, ответил мистер Кинли.

— А ваш личный заработок?

— Сорок пять долларов в неделю, дочка семьдесят и зять восемьдесят, но уже в месяц. Правда, Гуго, как военному, на базе все идет со скидкой до сорока процентов: сигареты, продукты, одежда, однако на сумму не более половины заработка.

— У вас все работают, кто же ведет хозяйство, кто смотрит за ребенком? — задал вопрос Саша Макаров.

— Джейн, Гуго и я. Что делать? Прислугу нанять не можем, а внука на день отдаем в детский пансион при поселке. Это стоит шесть долларов в неделю. А в воскресенье малыш с нами.

Мистера Кинли интересовала жизнь и быт наших рабочих, система оплаты, заработок рабочих советских судоверфей, порядок отпусков, медицинская помощь, пенсия за выслугу, за увечья. Он был поражен, когда узнал, что медицинская помощь у нас бесплатная и на время болезни сохраняется средний заработок.

— Мне хочется вам верить, но такое в моей голове не укладывается! Этого не может быть! Ведь одни роды моей дочери обошлись нам в семьсот долларов! А вы говорите, у вас бесплатно, да еще платят по среднему! Прямо фантастично!

— Папа, один наш сотрудник показывал нам журнал «Советский Союз». Он печатается на английском языке, там действительно писалось об этом.

— Джейн, что ты говоришь? — испуганно перебил ее отец. — Где ты видела этот журнал?

— Как вы с Гуго всего боитесь! Если бы этот журнал был антиамериканского направления, его бы не продавали! — запальчиво ответила Джейн.

Гуго молчал, но по глазам было видно, что он сочувствовал жене. Однако страх потерять работу, дом, автомашину, все с таким трудом приобретенное, делал его осторожным.

Мистер Кинли, чтобы замять неприятный ему разговор, наполнил стаканы виски и сказал:

— Вы, представители великой страны, принесли нам через океан приветствие своего народа. Ваш полет — это визитная карточка вашего государства. Общая опасность объединила нас. За разгром нацизма, за счастье рабочего класса!

Обед приготовил Гуго, и был он по–настоящему домашним. Гуго улыбался, довольный, что мы по достоинству оценили его творчество. Непринужденно сыпались взаимные вопросы. Анатолий Маслюк еле успевал переводить. Гуго восторгался мужеством Одессы и Севастополя. На вопрос Виктора, когда

американцы будут бить Гитлера, сержант, смущаясь, ответил:

— Матросы и офицеры — хоть сейчас, но высшее командование говорит, что армия еще не готова. Надо серьезно готовиться, переходить на новую технику, обучать призывников. Мы понимаем, как тяжело сейчас Красной Армии. Ваша страна залита кровью, враг уже под стенами Москвы, а мы… только готовимся! — с болью говорил сержант Гуго, «средний» американец.

Так было везде. В гарнизонах, на заводах, военно–морских и воздушных базах. Солдаты, рабочие, моряки — все искренне сочувствовали нам, переживали и рвались биться с гитлеровцами, рука об руку с советскими людьми. Но, увы, какие–то скрытые пружины удерживали Америку от решительных действий.

Вечером, за ужином, метрдотель объявил по радио на все залы ресторана, что «Король мороженого» в честь прилета советских летчиков собственноручно изготовил торт и сейчас произойдет церемония вручения этого произведения кулинарного искусства русским.

Раскрылись парадные двери на кухню, и официанты выстроились в две шеренги, образуя живой коридор. В дверях показался сам «Король мороженого», одетый в костюм XVIII века, с огромным посохом–жезлом. Он ударил им трижды в пол, и под звуки нашего марша «Все выше и выше…» из дверей выехал стол с огромным тортом–глобусом, над полюсом которого, среди льдов океана, летел наш гидроплан с красными звездами на серебряных крыльях. Под гром аплодисментов и крики приветствия Присутствующих в зале стол с тортом был поставлен перед нами. Вдоль экватора шла надпись по–русски: «Да здравствует дружба двух великих народов! Смерть фашизму!»

Не без смущения мы поднялись со своих мест.

— Смотри–ка, замороженная планета! — усмехнулся Иван.

— Давай, командор, принимай дар и что–то скажи, со всех залов собрались, — шепнул я.

Черевичный лукаво блеснул глазами.

— Экипаж советских полярных летчиков весьма тронут этим холодным, но сладким подарком известного вам миллионера. Мы надеемся, что скоро не сахарные, а настоящие боевые самолеты, управляемые американскими летчиками, в едином строю с нами будут громить гитлеровские банды. Приглашаю всех присутствующих отведать это чудо кулинарного мастерства.

Пока переводчик пересказывал речь Черевичного, метрдотель огромным ножом ловко разрезал глобус на множество кусков, разносимых тут же официантами по столам, а самолет на большой тарелке поставил нам на стол.

Ужин затянулся. Мы выслушали много добрых пожеланий. И если среди этой массы людей были и недруги, то никто из них не осмелился сказать что–либо против.

Шли дни. Мы продолжали знакомиться с городом и его жителями. Нам нравилась высокая трудовая дисциплина американцев и умение работать, но многое было и не по душе. Всюду какие–то дополнительные налоги: за переезд моста — плата, за покупки в магазинах товаров, кроме их стоимости, — плати налог десять процентов в пользу мэрии города. Книги очень дорогие, раз в шесть дороже, чем у нас. Мясо, куры, фрукты, овощи внешне очень красивые, словно с натюрмортов фламандских художников, но менее вкусные, чем наши. Все это оттого, объяснил нам наш знакомый метрдотель, что фрукты, овощи выращиваются на химии. Куры, как только вылупятся из яиц в инкубаторе, сидят безвыходно в клетке, на химическом питании. Мяса у них много, а вкуса у мяса нет. Хлеб до голубизны белый, пружинит как каучук, хлебом и не пахнет. Через день, наведываясь на свой самолет, мы с наслаждением ели наши консервы с размоченными черными сухарями…

Главное же — прошло уже более двух недель после нашего прилета, а мы все сидели в Сиэтле. Фронтовые сводки, публикуемые в американских газетах, склонных к преувеличению, были безрадостными, а наши газеты «Правда» и «Известия» хотя иногда и продавались в киоскам, но были месячной давности. Настроение наше падало, встречи, поездки, посещение увеселительных заведений, кино, Луна–парка, спортивных состязаний — все осточертело. Неоднократные и прямые намеки американских офицеров, что Красная Армия уничтожена и что нам придется искать у них убежища, вызывали раздражение. И только скупые, полные суровой правды сведения о действительном положении на фронтах, получаемые нашим посольством, поддерживали в нас желание жить и бороться, безгранично верить в скорый перелом в нашу пользу.

Журналист Пауль О'Нейм в газете «Сеатлс пост» тогда писал: «Вера советских летчиков в победу над гитлеровской армией абсолютна. Но это не самурайство, а какая то особая уверенность в своем народе, правительстве, партии. И в то время, когда нацистские дивизии подходят к Москве, русские летчики спокойно рассуждают о своем возвращении на Родину. Где они черпают это бесподобное, полное благородства мужество? Какие матери могли родить таких сыновей и какие силы выпестовали их?!»

И наконец, 17 сентября, из Вашингтона пришло «добро» на вылет в Москву. Приняв на борт специальный груз, 19 сентября

мы стартовали из Сиэтла по маршруту: Ситка — Кадьяк — остров Святого Лаврентия — Анадырь — Архангельск — Москва. Нас провожала многолюдная толпа. На бетонной площадке у спущенных на воду гидросамолетов собрались работники нашего посольства, горожане, моряки, солдаты, офицеры На берегу стояла целая вереница автофургонов всевозможных фирм, представители которых с целью рекламы совали нам в самолет всевозможные образцы изделий и товаров Наш посол Константин Александрович Уманский, приехавший из Вашингтона, напутствовал нас. Речь эта была напечатана во всех американских газетах — «Советский посол проводил своих соколов для защиты Москвы», «Красные орлы вылетели для победного боя», «Сыны и дочери Америки, учитесь мужеству у советских летчиков, стартовавших к стенам окруженной Москвы»

Последние объятия, рукопожатия — и мы на своих рабочих местах Сложен и тяжел был обратный путь, но 20 сентября, под вечер, мы уже были на родной земле Анадырь, темный, заснеженный, казался нам землей обетованной. Чувство радости охватило нас. Как опьяневшие, ходили мы по родной нашей земле, и впервые я почувствовал, как же велика она, наша советская земля, и как далеко еще до Москвы

В Архангельске в Штабе противовоздушной обороны мы узнали, что Москва разрешает прилет только до 14 часов 22 сентября в семь часов утра мы стартовали на Москву. Весь путь шли на бреющем полете, скрываясь в неровностях рельефа, — трасса была под ударом фашистских истребителей.

В тринадцать часов мы бросили якорь на Химкинском водохранилище Наш чрезвычайный рейс — первый коммерческий рейс в Америку — был выполнен!

На войне, как на войне

Шел ноябрь 1941 года. В Москве было тревожно. Город напоминал готового к отпору белого медведя, осажденного сворой взбесившихся псов. Чувство смертельной опасности сдерживало их от последнего прыжка.

Раннюю ноябрьскую темноту нарушал вой сирен воздушной тревоги, но днем фашистские стервятники уже не решались бомбить город. Лишь под покровом ночи отдельные вражеские самолеты прорывались к столице. Преследуемые зенитным огнем и истребителями, они испуганно и беспорядочно сбрасывали бомбы. Часть этик бомб не взрывалась, так как электродетонаторам, взрывателям бомб, перед сбросом требовался импульс тока от бортовой электросети, но от страха быть сбитыми штурманы не успевали следить за небом и бортовой электросетью, забывали включать необходимую кнопку, и бомбы, как железные болванки, зарывались в землю или застревали в стене какого–нибудь здания. Фашистские асы стали явно бояться за свою жизнь.

Москва жила суровой жизнью прифронтового города, Окраины щетинились ежами, надолбами, дотами, баррикадами из мешков с песком и дзотами. Созданные из, населения отряды истребителей по борьбе с вражескими десантами, несли вахту в пригородах, бдительно следили за небом. Организованно проводилась эвакуация заводов, фабрик, учреждений, институтов и школ. Такого перемещения еще не знала история. В лесах Подмосковья накапливались силы резерва Главного Командования из сибирских и дальневосточных частей. Город был опоясан кольцами противотанковых рвов. Руки москвичей превратили столицу в неприступную крепость.

После возвращения из США уже на третий день мы приступили к полетам по заданиям военного командования. Снабжали окруженные части боеприпасатяи, вывозили раненых, ходили в разведку. Но неожиданное осложнение раны, полученной в апреле 1940 года при аварии самолета СБ в Архангельске, уложило меня в госпиталь, из которого я вышел на костылях. В это время Главсевморпуть и Полярная авиация со всеми своими сотрудниками и семьями эвакуировались в Красноярск. Я лежал уже дома, когда зазвонил телефон.

— Слушаю, — снял я трубку.

— Это ты, Валентин? Говорит Эрнст Кренкель. Немедленно приезжай с семьей на станцию Площадь Революции. Поезд наш уже стоит на перроне вокзала. Все в сборе. Отбываем в

Красноярск через два часа.

— Эрнст, пойми, я не могу! — взмолился я. — Жена выехала с фронтовой бригадой артистов Большого театра…

— Это приказ Папанина…

— Жену я не брошу! Она должна вернуться на днях! Ты понимаешь, что ты говоришь?

В телефоне пауза. Я слышу только тяжелое дыхание.

— Ты прав. Ладно, оставайся, как–нибудь улажу. Только смотри, не сбеги в армию, как Коля Кекушев.

— Он же прав, Эрнст!

— Прав, не отрицаю. — В телефоне одобрительный смех. — Ну, будь здоров! Не отдавай Москвы! Чую, что сбежишь в армию!

— На костылях?

— А тебе не привыкать! Ты уже летал на костылях в ледовую. Гуд–бай! Не подходи к телефону в течение двух часов! Как же я тебе завидую!

— До скорой! Там, за Уралом, крепите оборону!

— Не издевайся, и так тошно!

— Извини, Эрнст! У самого на сердце айсберг. Будь здоров и спасибо!

Кренкель резко бросил трубку, но я еще долго слушал короткие гудки, и мне казалось, что это сигналит затертый льдами корабль, просит помощи. Ему, прославленному радисту Первой дрейфующей Полярной станции, Герою Советского Союза Эрнсту Теодоровичу Кренкелю тоже в эти дни было нелегко, так как он был ответственным за эвакуацию.

Через неделю из фронтовой поездки вернулась жена. Это было не первое ее выступление на фронте, но если раньше она возвращалась удрученная и напуганная, то сейчас она была полна радостной уверенности и возбужденно рассказывала:

— Знаешь, можешь быть спокойным. Такое творится с людьми! Я такое видела! Даже на душе стало празднично. Бит будет немец!

И исчезла. То репетиции, то спектакли, то концерты, и вновь готовилась с фронтовой бригадой в командировку, вызывая во мне зависть.

Как только поджила нога, я опять отправился в Краснопресненский военкомат. Комиссар доброжелательно выслушал меня; но когда заглянул в мое личное дело, строго сказал:

— Нет, не могу. Папанин снимет голову. Вы все, полярные летчики, забронированы. — Увидев, как я сразу скис, он сочувственно добавил: — У вас же там свой фронт. Работайте по своей специальности — от вас будет куда больше пользы, чем

воевать.

Козырнув, я ушел. Дома на столе записка: «Не волнуйся, уехала с бригадой на две недели, выздоравливай, целую, люблю, твоя Наташка».

В эту же ночь я вел трофейный немецкий самолет «дорнье» на авиационный завод в Казань, а оттуда предполагал поездом добраться до Красноярска, где находилось эвакуированное Управление Полярной авиации. Но в КП Казанского аэродрома мне вручили радиограмму за подписью одного из замов Папанина: «Вам надлежит войти в состав экипажа летчика Орлова и следовать в Москву, где получите дополнительные указания. Каминов».

До гостиницы в городе было далеко, а транспорта не предвиделось. Решил ждать экипаж на аэродроме. В полдень приехал Орлов. Мы обнялись с ним, как старые друзья. Георгий Константинович участвовал в высадке папанинской четверки на Северный полюс, и был одним из тех немногих летчиков, кто умел не только летать, как говорят в авиации «держаться за баранку», но по–настоящему любил и понимал Арктику, посвятил ей всю жизнь. Накануне войны он целый год зимовал на острове Рудольфа Земли Франца — Иосифа.

Экипаж его двухмоторного самолета ПС-84 был укомплектован, можно сказать, наполовину, и состоял из трех человек: самого командира, бортмеханика Николая Кекушева, все же возвращенного из ВВС Папаниньш, и бортрадиста Сергея Наместникова. Все трое полярные летчики из Московской авиагруппы особого назначения, мои старые коллеги по полетам в Арктике. Второго пилота на борту не было, не было и штурмана. Они шли в Москву из Красноярска по особому заданию, которое должны получить по прилете.

Случайная встреча в Казани соединила нас на целый год. Потом до самого конца войны мы воевали с Орловым в одной дивизии — авиации дальнего действия, хотя и в разных полках.

В Москве начальник Политуправления Главсевморпути Валериан Дмитриевич Новиков рассказал нам о сути предстоящего задания:

— Вам надлежит выполнить несколько десятков полетов в блокированный Ленинград — вывезти сотрудников Арктического института и его ценнейший архив в Череповец. Положение в городе тяжелое, люди гибнут от голода, от постоянных бомбежек и артиллерийского обстрела. Город, как вы знаете, окружен. После прилета в Тихвин или Новую Ладогу, на месте уточните с военным командованием все условия полетов. Там же вам дадут в прикрытие истребители. Действуйте сообразно обстановке и

помните — другого самолета для выполнения этого задания у нас нет. — Он внимательно посмотрел на каждого из нас. — Ясно?

— Ясно, Валериан Дмитриевич, — не по–военному ответил Орлов.

— Это задание получено от товарища Микояна. Кстати, какое вооружение на самолете? — озабоченно спросил Новиков.

— Одна центральная башня с тяжелым пулеметом УБТ и личное оружие.

— Не богато. Без истребителей не вылетать.

— Самое надежное наше оружие — плохая погода, а то, что на борту, — для успокоения психики. Боюсь, что истребители сопровождения только привлекут внимание фашистских самолетов, — заметил я.

— Валериан Дмитриевич, будем действовать согласно обстановке на месте. Штурман прав, — согласился Орлов.

— Ну, хорошо. Осмотритесь на месте. В ваши тактические действия не вмешиваюсь. Надеюсь на ваш опыт, но будьте внимательны и осторожны. В одном из полетов я обязательно с вами буду, — сказал на прощанье Новиков.

Утром следующего дня мы были уже в Тихвине, где и представились командиру части, доложив ему о нашем задании. Не спросив подтверждающих документов и не удивившись нашему партизанскому виду — военной формы мы не имели и одеты были в видавшие виды кожаные костюмы, — он приказал заправить наш самолет горючим, а нас повел в столовую обедать.

— Придется вам денька два поприпухнуть. Погода совсем испортилась, мы уже не летаем третий день. За свою машину не бойтесь, после заправки отбуксируем в капонир. Налеты не часты. Вот только смущает ее белый цвет: издали приметна, — говорил он за столом.

— Нам такая погода подходит. Немецких истребителей не будет, лишь бы принял Ленинград, — ответил Орлов.

— С Ленинградом у нас прямая связь. Договоримся. Но погода… — командир части покачал головой.

— В такой погоде наше спасение. Пойдем по низам. Будет хуже в ясные дни. Вы получили приказ о сопровождении? — спросил Орлов.

— Есть общее указание — прикрывать транспортные машины истребителями. В хорошую погоду над Ладогой идут воздушные бои. «Мессера» все время барражируют над коридором. Ваша машина как белая ворона. Фрицы сразу набросятся. Да вы не расстраивайтесь, — поспешно добавил он, — прикрытие будет надежное. Мои орлы не дадут в обиду. А знаки на хвосте — голубой вымпел Севморпути — обязательно закрасить. Нарисуем

звезду.

Часа через два, получив «добро» Ленинграда, мы вылетели. Сергей Наместников, забравшись в башню стрелка, наблюдал за обстановкой в воздухе, хотя это и было излишним — горизонтальная видимость упала до пятисот метров, а иногда и того меньше, шли над самыми вертушками леса. Наконец выскочили на Лодейное Поле и вскоре уже «брили» над волнами Ладоги. На подходе к Марьину маяку погода стала улучшаться. Теперь мы не боялись столкнуться с мачтами встретившегося корабля или постройками на берегу. Нас поджидала другая опасность — истребители фашистов. Но, очевидно, низкая облачность задержала взлет вражеских самолетов. Еще двадцать минут полета — и, не делая круга, Орлов с ходу посадил машину на зеленую полосу аэродрома.

Подруливая к месту стоянки самолета, мы с любопытством осматривались. Все самолеты стояли в глубоких капонирах, закрытых сверху маскировочными сетками, чуть поодаль от аэродрома торчали стволы зенитных орудий и счетверенных пулеметов. Поле было обезображено воронками от авиабомб и снарядов. Нас сейчас же определили в один из свободных капониров, и тут же подъехал бензозаправщик. Кто прилетел, зачем — об этом не спрашивали. Окружившие нас летчики из истребительного полка недоуменно рассматривали нашу машину, окраска которой так не вязалась с мерами маскировки. Подъехавший на «газике» комендант аэродрома, не поздоровавшись, закричал:

— Что за фазан прилетел? Вам что, жить надоело? Вы же демаскируете нашу точку! — и с подозрением начал рассматривать нас.

Орлов по форме доложил о цели прилета и передал адресованный в штаб обороны Ленинграда пакет. Посмотрев на адрес, комендант смягчился.

— Отчаянные вы головы! А я-то думал, кто это летит к нам в такую погоду. Вот что, товарищи… званий ваших не знаю и не вижу. Пакет будет немедленно передан по назначению, а вы пока — на отдых. Машину вашу будем камуфлировать. Кстати, немедленно в столовую, через сорок минут начнется очередной артобстрел. Немцы в этом деле очень пунктуальны.

Получив расписку за сдачу секретного пакета и пронаблюдав выгрузку самолета, мы отправились в столовую. Есть не очень хотелось. В Тихвине нас накормили, но мы решили узнать, чем кормят в осажденном городе, да еще летный состав, норма питания которого значительно выше, чем в остальных родах войск. В столовой, размещенной в большой землянке, со столами,

накрытыми белоснежными скатертями, худенькие девушки с бледными лицами, приветливо улыбаясь, подали нам жиденький суп, где вместо мяса плавало по два–три кусочка картофеля, а на второе — по ложке пшенной каши. У каждой тарелки лежал кусочек хлеба неопределенного цвета и вкуса, весом не более ста граммов и стояла на четверть наполненная кружка с водкой.

— Сто граммов фронтовых вам положено. Вы же прилетели с задания, — объяснил нам дежурный офицер.

Суп и каша под водку проскочили незаметно, а хлеб, по молчаливому взаимному согласию, мы оставили для девушек. Весь обед не занял и десяти минут, хотя об артобстреле мы и не думали.

На командном пункте, где мы пытались связаться с Арктическим институтом, услышали, вернее, почувствовали первый разрыв снаряда. Глубоко под землей звук еле слышен, но стены задрожали и посыпался песок из щелей потолка в три наката. Все машинально посмотрели на часы. Было пятнадцать часов двадцать минут.

— В пятнадцать тридцать пальба прекратится. Стреляют по норме, — проговорил комендант и тут же начал звонить по наблюдательным точкам, выясняя, где падают снаряды и есть ли попадания.

Действительно, в указанное время разрывы прекратились. Все снаряды летели в зоне аэродрома, но ни один самолет не пострадал, уцелели и постройки.

— Вот так ежедневно. Шуму много, а дел на копейку. Бьет километров за двадцать. Накрыть бы его там, да нечем. Но долго не поозорничает, прибудут «петляковцы» — дадим ему! — спокойно, с чувством глубокой ненависти, говорил комендант.

Несколько позже на этом же поле мы увидели, что может наделать такой артиллерийский обстрел, даже с двадцатикилометрового расстояния.

В ожидании ответа из Арктического института мы расположились в землянке, но не прошло и двух часов, как, в сопровождении солдата, к нам вошел штатский — бледное, изможденное лицо, обтянутое сухой, словно пергаментной, кожей, он неуверенным шагом подошел к скамейке у дощатого стола и тяжело сел.

— Вы извините, сейчас отдышусь, доложу, — сказал он

— Вы из института? — спросил Орлов, подавая ему кружку с водой.

— Да! Моя фамилия Фильчаков. Когда назначен вылет и сколько людей можете взять?

— Вылет с рассветом, как только откроется аэродром в

Череповце. На борт можем взять двенадцать взрослых, а детей — тридцать.

Глотнув воды, он жадно схватил кусок хлеба с копченой колбасой, предложенные Кекушевым, и, глядя благодарными глазами, тут же начал с какой–то нечеловеческой быстротой есть

— Все дистрофики, — наконец сказал он. — Еле ходят, а часть лежачие. К шести утра привезу. Командованию аэродрома дано указание обслужить вас, а для охраны выделены истребители из Тихвинского полка.

Заметя наши усмешки, Фильчаков спросил:

— А кто вас сегодня сопровождал?

— Господь бог и непогода, — ответил Кекушев. Фильчаков застыл, забыв о еде.

— Видите ли, нам значительно безопаснее летать в нелетную погоду, когда истребители не могут подняться в воздух. А еще лучше ночью, но Ленинград категорически запрещает ночные полеты, так как под нашу марку могут прийти немцы. Не волнуйтесь — все будет хорошо, — попытался успокоить его Орлов.

— Завтра здесь будет директор института. Он хочет уточнить: сколько рейсов вы можете сделать, — проговорил Фильчаков. — Главное — успеть вывезти людей. Мрут от голода. Особенно мужчины. Умирают на ходу.

Он упал головой на стол и сжал виски. И столько в этом было муки и боли, что все затихли. Потом мы увидели весь этот ужас собственными глазами. Видели и не могли поверить, точно в страшном кошмаре, перед которым бледнеют все картины Дантова ада, изображенные Гюставом Доре.

В шесть утра была доставлена первая партия работников Арктического института и членов их семей. Больно было смотреть на эти скелеты, обтянутые кожей серо–желтого цвета. Кое–кого мы знали раньше, летали вместе в Арктику или встречались в Москве на совещаниях, конференциях, но сейчас мы находили их только по фамилиям. В списке значился профессор Борис Федорович Архангельский — мы увидели живую мумию. Когда я с ним познакомился, это был цветущий, жизнерадостный мужчина, полный сил и здоровья. Теперь он не мог даже стоять. Я взял его на руки, чтобы перенести в самолет. Он благодарно посмотрел на меня, узнал и тихо прошептал:

— Спасибо, Валентин Иванович. Смотрите, что сделала со мной просвещенная немецкая нация!

— Борис Федорович, это сделал фашизм! Он не ответил. Слезы медленно скатывались по иссохшей коже. Весил он тридцать семь килограммов. Я положил его на спальный мешок и

дал полчашки черного кофе. На борту самолета продукты были, но врачи категорически запретили кормить эвакуированных, так как неправильное питание грозило им смертью. Еще тяжелее было смотреть на детей. Бледно–синяя прозрачная кожа, и огромные, полные взрослой тоски, боли и печали глаза.

Как мы ненавидели в этот миг всех этих фашистских выродков! Гнев жег душу.

Погоды для истребителей не было. Низкая облачность и моросящий дождь. Видимость на аэродроме не превышала километра, над озером туман Череповец сообщил, что погода у них летная, нас принимают, но не позже пятнадцати часов.

Уговаривать летное руководство аэродрома долго не пришлось, подписав «добро» на вылет, дежурный офицер все же предупредил:

— В такую погоду фашистские истребители не летают, но отдельные асы могут ходить в одиночку. Смотрите, чтобы не перехватили вас на подходе к Лодейному Полю.

— При встрече уйдем в облака. На худой конец будем отбиваться: в башне стоит тяжелый пулемет, — ответил Орлов.

— Лучше уходите в облака. Ваш пулемет — против пушки их истребителей!.. Ну, счастливо! Ждем обратно завтра.

Как только вышли к берегу Ладоги, перешли на бреющий полет и только перед лесом на противоположном берегу поднялись на пятьдесят метров, взяв курс на Лодейное Поле. Тяжелые облака местами свисали до верхушек сосен, видимость по горизонту падала, мы поднялись на сто метров; под нами все время просматривалась земля, это позволяло ориентироваться по редким дорогам, озерам и поселкам. Выше мы не уходили — радиомаяки не работали, а без них в облаках легко потерять ориентировку. Только перед Лодейным Полем, когда заработала «проводная станция» на нашем аэродроме Полярной авиации в Череповце, мы набрали девятьсот метров и до посадки шли в облаках.

Передав пассажиров представителю Главсевморпути и пополнив баки горючим, мы ушли в Тихвин на ночевку, чтобы утром вылететь в новый рейс. Командир базы встретил нас тепло, как старых друзей, отвел нам отдельную землянку с телефоном на командный пункт; к самолету, отбуксированному в капонир, поставил охрану, а потом озабоченно сказал:

— Не знаю, что мне с вами делать? То ли считать вас партизанами, то ли военным экипажем? Формы у вас нег, аттестатов — тоже. Одна бумага на обеспечение горючим и боекомплектом для пулеметов! — Подумав, он хитро улыбнулся. — Ну, ладно. Полеты ваши боевые — будем их

считать разведочными. Зачисляю вас на все виды фронтового довольствия, включая сто граммов.

Он, видимо, остался доволен своим решением, весь просиял, озорно щелкнул каблуками и, вскочив в «газик», крикнул:

— До утра, профсоюзники! Отдыхайте!

Выглядели мы, конечно, среди фронтовых частей странно. Будучи забронированными от фронта, мы постоянно находились на линии огня, однако не носили военной формы, и нашими основными документами были паспорт, служебное удостоверение и профсоюзный билет.

К утру циклон прошел. Ясное высокое небо гудело от рева истребителей, взлетавших с аэродрома и уходивших на боевые задания к линии фронта и в сторону Ленинграда. Потом снялись пикирующие бомбардировщики. Нас выпустили последними в сопровождении четырех истребителей И-16 и одной «чайки». Перед стартом мы договорились о порядке полета и поведении в случае атак «мессеров». Летчики–истребители — молодые ребята, не старше двадцати пяти лет, насидевшиеся за эти четыре, дня, рвались в бой и уверяли нас, что сумеют прикрыть от огня, хотя мы и отличная цель для фрицев. Наш радист — он же по совместительству стрелок единственного нашего пулемета — Сергей Наместников, покровительственно хлопал их по плечу, говоря:

— Вы, пацаны, занимайтесь своим делом, но только близко к нам не подходите. А свой хвост мне есть чем оборонять, — и гордо показывал на тяжелый пулемет, торчащий из прозрачной башни на спине фюзеляжа.

Договорились: как только выйдем к Ладоге, мы переходим на бреющий полет и так будем идти, пока не пересечем озеро. Истребители, же идут в два яруса, на высоте две и три тысячи метров, два впереди и три сзади.

Не сделав традиционного круга после взлета, мы взяли курс на Ленинград. Сергей Наместников быстро связался там с аэродромом, передал, что в десять пятнадцать будем у них, и перешел в пулеметную башню. Через час подошли к Ладоге, и, как договорились, перешли на бреющий полет. Синее небо, по–осеннему прозрачное, и тихая гладь озера никак не располагали к думам о войне. Нам казалось, что мы идем на ледовую разведку, в мирное время, и вот–вот должны встретить корабли, идущие полным ходом по Печорскому морю, где–то на подходах к Мезени. Далеко впереди маячили наши два «ястребка». Но вдруг «ястребки» как–то резко, один за другим, пошли вверх, и тут же мы заметили, как с юго–востока к нам стремительно приближались четыре самолета.

— Ну, вот и пожаловали! — как–то буднично произнес Орлов и стал прижимать самолет к воде.

— Четыре «мессера» идут на сближение с головными И-16, хвостовые пошли на набор высоты, «чайка» прикрывает наш хвост! — докладывал Сергей Наместников.

«Мессеры» разделились на две пары, первая завертелась в бешеной карусели с головным И-16, а вторая пара была перехвачена наскочившими сзади двумя другими нашими истребителями. Короткие стремительные атаки, перехлестывающие струи трассирующих очередей пулеметно–пушечного огня. Более быстроходные, но менее поворотливые «мессеры» после каждой атаки далеко проскакивали вперед, а наши «ястребки», ловко разворачиваясь, смело заходили им в хвост и били из пулеметов. Вскоре все скрутилось в бешеный клубок. На горизонте тонкой черточкой показался берег, бой истребителей остался позади.

Орлов сбросил газ и, виновато улыбаясь, сказал:

— Чего мы жмем? Все равно лишних пятьдесят кило–адетров скорости нам не помогут, а моторы запорем. В это время раздался голос Сергея Наместникова:

— Один «мессер» оторвался, идет на нас, в хвост… От треска нашего пулемета самолет завибрировал.

— А-а, сволочь! Подходи, подходи, сейчас получишь по заслугам! — послышался в шлемофонах голос Сергея сквозь шум коротких очередей.

Мимо нас проносились веера трассирующих снарядов «мессера», но как–то еще не верилось, что стреляют именно по нас. Вдруг стрекот нашего пулемета прекратился, и в наушниках раздался голос Сергея.

— Ушел, отвалился! «Чайка» с ним возится! Дали ему прикурить!

— Сергей, а как наши, все целы? — спросил я.

— Одного И-16 не вижу! Нет и «мессера»! В этот момент мы выскочили на берег, прямо у маяка, а через пять минут увидели аэродром и с ходу пошли на посадку. Не успели мы подрулить к капониру, как один за другим сели все пять истребителей. Зенитки аэродрома забили по «мессерам», пытавшимся штурмовать сидящие на земле самолеты. Огонь отогнал стервятников, но было видно, как они хищно кружили над озером и скрылись только тогда, когда с аэродрома взлетели два звена наших истребителей.

Зарулив на стоянку, мы выскочили из самолета и помчались к нашим сопровождающим:

— Ну, как? Живы, профсоюзники? — разгоряченные боем,

радостно улыбаясь, обступили нас они.

Наперебой стали пересказывать эпизоды схватки с «мессерами».

— Трижды они пытались прорваться к вам. Но мы их перехватили! Навязали бой на малой высоте, а этого они не любят! Ох, и не любят!

— Один прорвался! Я уже зашел к нему в хвост, но в этот момент ваш стрелок ударил из пулемета и помешал мне. Пришлось уходить в сторону, чтоб» не попасть под ваш огонь, — говорил пилот «чайки», жадно затягиваясь самокруткой.

Невысокого роста, худой, с задорно вздернутым носом, выглядел он совсем мальчишкой, и если бы не орден Красного Знамени с облетевшей эмалью, его можно было принять за десятиклассника.

— Но ты прав, что открыл огонь, — говорил он Сергею Наместникову. — Слишком близко подошел, медлить было нельзя. А я не мог догнать его: скорость у «мессера» больше, чем у моей «чайки».

В это время на «газике» подъехал командир базы. Он поздравил нас с боевым крещением, пожал всем истребителям руки и, сокрушенно качая головой, сказал:

— Эх! Хороши были «ишаки» и «чайки» в Испании, а теперь устарели. Ну, ничего. Скоро ЯКи подбросят, тогда посмотрим!

— А «китти–хаук» и «томагавки», переданные союзниками, как они? — спросил я.

— Конечно, современнее «ишаков» и «чаек», но в скорости и маневренности уступают «мессерам». Яки нам нужны! Тогда над Ладогой будем хозяевами.

У землянки нас уже ждала новая партия отправляемых. Через два часа мы были в воздухе. На этот раз тактика истребителей была изменена. Вначале вышли «томагавки» и на высоте пяти тысяч метров стали барражировать над Ладогой. Фашисты не появлялись. Тогда вышли мы в сопровождении своих истребителей. На этот раз до Тихвина дошли спокойно, не видя противника. Над Тихвином мы попрощались с нашей славной пятеркой, а сами без посадки ушли в Череповец. Утром следующего дня мы вновь были в Тихвине, где нас ждали истребители.

Два месяца изо дня в день ходили мы в Ленинград. В летную погоду с истребителями, а в нелетную для истребителей погоду — одни, и были дни, когда «ишаки», отчаянно защищая нас, становились жертвами фашистских стервятников, а наша «лайба», как прозвали ее военные летчики, не раз получала выбоины. Залатанная и камуфлированная под бомбардировщик, она стала

пользоваться большим авторитетом на аэродромах, где мы производили посадки. Когда на командном пункте говорили: «Летит наша «лайба», — слова эти звучали тепло, и дежурные офицеры с особым вниманием следили за нашим полетом. Летчики истребительных полков считали за честь сопровождать нас.

Особенно нам полюбился лейтенант Афанасий Афонский — командир «чайки». Спокойный и рассудительный на земле, в воздухе он был отчаянно смелым. Немецкие летчики уже знали его и боялись. Его тихоходная, но верткая машина из воздушных поединков выходила победительницей. Особенно Афанасий сдружился с С^р^еем На–местниковым, хотя на земле они часто и переругивались, выясняя, кто больший урон нанес «мессерам»: очереди из пулеметного огня частенько били в одну цель.

Но однажды Афанасий заставил нас понервничать даже больше, чем фашистские истребители. Мы вылетели с Лодейного Поля в ясную погоду, а на подходе к Ладоге погода резко изменилась. Облачность спустилась до пятидесяти метров, а видимость упала до пятисот. Погода для истребителей стала явно нелетной. Все «ишаки» развернулись и пошли обратно. Сергей Наместников доложил нам об их уходе, а мы, снизившись до тридцати метров, продолжали полет к Ленинграду.

Минут через десять в пилотскую влетел Сергей.

— Он с ума сошел! С нами идет! Вы только посмотрите, что делает этот мальчишка!

Орлов передал мне управление, вышел. Через минуту он вернулся и мрачно сказал:

— Похоже, что это наш последний полет. Сходи посмотри. Только как бы инфаркт не хватил.

Я вышел в пассажирский салон. В широкий иллюминатор было видно, как «чайка», пристроившись между левым крылом и хвостовым опереньем, словно привязанная, шла с нами. Я ясно видел напряженное лицо Афанасия. Заметив меня, он улыбнулся, а я, почему — не знаю» показал ему большой палец и, тихо пятясь задом, вышел, заняв свое место.

— Ну? Видел? — чертыхнулся Орлов.

— Значит, у него не было другого выхода, — сказал я. — Запоздав с разворотом назад, вошел вместе с нами в облачность и теперь держится за нашу машину, как за естественный горизонт. Выйдем на хорошую погоду, он сейчас же оторвется. Ты пойми, у него На приборной доске нет ни гироскопа, ни искусственного горизонта. Один «пионер»! Но этот прибор без опыта «слепого» полета мало ему поможет. Вот он и избрал единственный возможный вариант, чтобы не свалиться в штопор, держится за

нас, как за матку.

Мы помолчали. Положение было крайне сложное, не предусмотренное никакими правилами самолетовождения. Помочь мы ничем не могли. У нас оставалась одна надежда: сам Афанасий сумеет продержаться до берега, а там, по последней сводке, полученной Сергеем, было ясно.

— Сколько осталось до берега, штурман? — спросил Орлов.

— Шестьдесят километров, пятнадцать минут хода. Через десять минут набери высоту сто метров, но не резко: один метр в секунду, чтобы Афанасий нас понял»

— Что этот дьяволенок делает? — говорил Николай Кекушев, улыбаясь, а на лбу крупные капли пота».

— Наверное, никогда «вслепую» не ходил. Летную школу–то окончил полгода назад.

— Но наш Афанасий — орел! Хорошо соображает. Слушай, Юра, и ведь никто не поверит такому, если расскажешь, — обратился я к Орлову.

— Ты надеешься, что кому–нибудь сумеешь рассказать? Оптимист! В Ладоге достаточно воды. А в сводке короткое сообщение: «с боевого задания на базу не вернулись». Кто узнает причину? В коде нет такого шифра, чтобы объяснить наше положение.

— Ладно. Давай набирай высоту поосторожнее, а я посмотрю, как он будет вести себя на подъеме.

В полуоткрытую дверь я увидел ту же картину, которая могла потрясти по своему неправдоподобию любого летчика. «Чайка» шла впритирку, синхронно повторяя все плавные эволюции нашего самолета. Поверхность озера скрылась в облаках. Теперь оба самолета, словно слитые воедино, шли «слепым» полетом. Лицо Афанасия было сосредоточенным, но не растерянным. Я прикрыл дверь и вернулся в пилотскую. Орлов скосил на меня глаза, глубоко вздохнул, но ничего не сказал. Вдруг словно невидимая рука раздернула облачный занавес, и мы выскочили на солнце. Впереди нас, пониже, покачиваясь с крыла на крыло, стремительно скользила «чайка»; сделав глубокий вираж, она пошла на набор высоты. И столько в ее полете было радости, что мы сразу забыли все тревожные минуты.

— Вот чертенок! А ведь и впрямь орел! — восхищенно произнес Орлов.

Четыре пары глаз любовно и восторженно следили за Афанасием. Вот он, серебристой точкой поблескивая в лучах солнца, ринулся в пике, оставляя за собой шнур белого конденсата — и тут же сделал «бочку».

— Немцы! Один, два… четыре! — крикнул Сергей

Наместников и бросился в свою башню.

Со стороны солнца хищно неслись «мессеры». Два из них, заметив нас, ринулись вниз, заходя в хвост, а два пошли наперерез «чайке».

— Кажется, доигрались! — крикнул Орлов, пикируя к земле.

Прижав машину к верхушкам деревьев, он скользнул к широкой просеке, маскируясь высокой стеной леса, проносящегося слева по борту.

Афанасий вовремя заметил подкрадывающихся к нему истребителей. Подпустив их на дистанцию огня, он перевернулся через крыло и оказался сзади «мессеров». Длинная, трассирующая очередь его крупнокалиберного пулемета впилась в задний истребитель. Видно было, как от фюзеляжа отлетели куски, черный шлейф дыма вырвался из мотора, и самолет стремительно стал падать. Оба «мессера», атакующие нас, бросились на помощь своему оставшемуся в одиночестве истребителю. Теперь «чайка» и три «мессера» закрутились в бешеной карусели.

— Наши, наши! Это же ЯКи, ЯКи 1 — радостно закричал Сергей по внутренней связи.

Со стороны аэродрома, с высоты, в стремительном пике неслась стайка остроносых ЯКов. Заметив подкрепление, «мессеры» бросили «чайку» и быстро ушли на юго–восток, не принимая боя. «Чайка» приблизилась к нам. Мы делаем Афанасию знаки, чтобы не подходил близко, и показываем большой палец. В это время впереди появляется аэродром, «чайка» отваливает влево, а мы с ходу идем на посадку.

Заруливаем к капониру. Вскоре садится и Афанасий. Выключив мотор, он подбегает к нам. На лице виноватая улыбка.

— Понимаете, не заметил, как вошли в облачность, а летать «вслепую» не умею. Вот и прицепился к вам, чтобы не свалиться. Вы мне были как горизонт.

— Мы так и поняли. Страху, конечно, нагнал, но забудем об этом. Прими наши поздравления — самолет сбил. Это первый? — пожал ему руку Орлов.

— Второй, — еще более смутился Афанасий. — Первым был бомбардировщик. Скоростенки бы «чайке» и потолок повыше! Не то бы было! А так нахальством берешь. Я же понимаю.

— Не нахальством, Афанасий, а мужеством, — обнял его Коля Кекушев. — Нахальство — это оружие трусов. А ты настоящий сокол: принял бой с четырьмя «мессерами», когда мог бы спокойно уйти, благо аэродром был рядом.

— Как я мог уйти? Вас бросить? Тоже, додумались! — В словах его было столько острой обиды, что он вновь показался нам совсем мальчишкой.

Шли дни. С невероятной стойкостью Ленинград сражался в кольце блокады. Голод, обстрелы, и бомбежки косили людей. В декабре начались холода. Кончилось топливо. Люди жгли старинную мебель из красного дерева и карельской березы, книги — все, что горело, лишь бы поддержать тепло и жизнь. На снегу, у классических творений Кваренги и Растрелли — лежали исхудалые, скорчившиеся тела умерших. Сердце разрывалось от гнева и ненависти. И нам хотелось хоть чем–то помочь этому городу — такому прекрасному и великому в своих страданиях.

Полеты продолжались ежедневно, менялись лишь часы. Наступившая зимняя непогода помогала нам. Озеро покрылось льдом. В ясные дни мы нередко пересекали его под перекрестным огнем сражающихся истребителей. Но нам везло: наши «ястребки» мужественно прикрывали нас.

В помощь нам пришел из Москвы экипаж Полярной авиации Александра Еременко на скоростном бомбардировщике СБ, в совершенстве владеющий «слепым» полетом. Ему было поручено вывезти ценные научные материалы Арктического института. Был один из серых ненастных декабрьских дней, мы шли без сопровождения, экипаж же Еременко вылетел вслед за нами. Но погода, когда мы подходили к середине Ладоги, неожиданно улучшилась. Продолжая полет на бреющем, мы благополучно сели на аэродроме. Самолет Еременко не появлялся. Прошли все сроки его прибытия — запросили Лодейное Поле, Тихвин, Череповец, не вернулся ли к ним СБ. Ответ был один:

Еременко у них нет. На следующий день, после возвращения из Череповца в Ленинград, мы узнали, что самолет СБ был сбит немецкими истребителями и горящий был вынужден сесть на тонкий лед озера. Неокрепший лед не выдержал его тяжести. Экипаж погиб. Спасся лишь бортмеханик Виктор Макаров, его сняла со льда канонерская лодка.

Потом мы узнали подробности этой трагедии. СБ, выскочив из облачности на хорошую погоду, набрал высоту и уже в виду берега взял курс на аэродром. Неожиданно появились два «мессера» и атаковали его с хвоста. Начался бой. Макаров и радист–стрелок отбивались из пулеметов, но пушечные снаряды истребителей подожгли самолет. До берега было не дотянуть — пожар охватил левое крыло. Решили сесть на лед. Еременко предупредил, что лед тонок и не выдержит и чтобы все приготовились, как только он сядет, немедленно покинуть самолет. Однако лед проломился сразу, как только машина коснулась его, и тут же ушла на дно. Только одному Макарову удалось выбраться на лед. Он уже замерзал, когда его подобрали моряки и доставили в госпиталь.

Шел к концу второй месяц наших полетов. Через Лалоту, контролируемую немецкой авиацией, по еще не совсем окрепшему льду, была проложена дорога для автотранспорта. Тоненькая нить, связывающая осажденный город со страной, настоящая «дорога жизни». Дорога жила и боролась, ощетинившись зенитными пулеметами и орудиями, несмотря на все усилия фашистов прервать этот единственный путь, по которому текли в город продукты питания и свежие воинские силы, а обратно — раненые и дистрофики. Часто, летя параллельно этой ледовой трассе, мы видели, как рвали и переворачивали лед немецкие бомбы, и машины исчезали в пучине, а люди барахтались в месиве битого льда. Поверхность озера — это не поле и не степь. Там можно зарыться в землю, в блиндажи, в щели, в окопы. Здесь же хрупкий, как стекло, лед взламывался под бомбами, а «мессеры» гонялись даже за отдельными автомашинами. Но, несмотря ни на что, караваны шли и шли, обтекая разбитые участки, пролагая новые пути, на ходу отбивались от стервятников.

После всего увиденного, полеты наши нам казались безопасными, и мы с удесятеренной силой продолжали работу. Теперь мы ходили даже в ясную погоду без сопровождения, с целью маскировки использовали все неровности рельефа, надо льдом озера — жались к линии фронта финнов, где меньше было истребителей. Но немецкие летчики уже хорошо заприметили нашу машину. Сбитый нацистский пилот на допросе сказал, что за уничтожение этого самолета командование назначило приз — месячный отпуск в Германию. Мы посмеялись, правда, невесело, но на наши полеты это не повлияло. Меняя часы вылета и пути подхода к ленинградскому аэродрому, нам удавалось избегать встречи с истребителями. Главным же нашим преимуществом было умение летать в нелетную погоду. Эту высшую академию полетов мы прошли в Арктике.

Часто летчики–истребители, опытные и обстрелянные бойцы, давно открывшие счет сбитым ими фашистским машинам, нас спрашивали:

— Как вы не боитесь летать на вашей «лайбе»? Это же летающая мишень.

— А вы? Когда врезаетесь в стаю стервятников, превосходящих вас, разве боитесь?

— Но мы на боевых самолетах! К тому же мы — солдаты! И война, в конце концов, наше рабочее место!

— Мы тоже солдаты. Как и те водители автомашин, которые идут по «дороге жизни»…

— Но почему вы не пересядете на боевую машину? У вас

колоссальный опыт полетов в сложных погодных условиях, а теперь и фронтовой. Какой бы из вас получился отличный экипаж дальнего ночного бомбардировщика!

Здесь мы растерянно улыбались и, чтобы нас поняли, рассказывали историю побега на фронт нашего бортмеханика Николая Кекушева. «Стружка», снятая в Политуправлении Главсевморпути, уменьшила его вес на три килограмма, как подтвердила летная медкомиссия. Николай не любил, когда мы рассказывали эту историю как наглядный пример, и хмуро отмалчивался.

Среди нашего экипажа он был старшим по возрасту, но душа у него была самая юная. Никогда не знаешь, когда и на чем он тебя разыграет, но разыграет обязательно. Умно, незаметно и остро. Причем разыгрывал он всех, даже высокое начальство. Дело свое он знал в совершенстве, неплохо водил самолет, хотя пилотского свидетельства не имел. Умный и хорошо воспитанный, он был отличным товарищем, заботливым и внимательным к чужому горю. Свой первый орден — Красного Знамени — Николай получил еще в гражданскую войну, а орден Ленина — за первый полет советского самолета на Северный полюс, еще до высадки группы папанинцев. Даже в боевой обстановке, когда на хвост наседали «мессеры» и трассы пуль шпиговали воздух, бес юмора не покидал его. Как–то в полете он притащил в пилотскую огромную чугунную сковородку и, с серьезным видом вручив ее Орлову, сказал:

— Юра, у тебя на сиденье броневая спинка установлена, а снизу ты не защищен. Возьми, подложи под себя, а то, чего доброго, ударит шальной осколок — худо будет.

— Ну, Николай, спасибо за заботу о потомстве! — рассмеялся Орлов, принимая подарок.

Несколько месяцев спустя эта сковорода нам здорово пригодилась, когда самолет совершил вынужденную по садку на поляне, в лесу, за линией фронта, где мы должны.

были сбросить десантников–парашютистов. Мы жарили на ней картошку — эту пищу богов в любых случаях, от королевского стола до того нашего безвыходного положения, когда кроме невырытого картофеля, обнаруженного нами на этой поляне, есть было нечего.

Наш бортрадист Сергей Наместников в Полярную авиа< цию пришел с подводного флота. Тяжелый, геркулесовского сложения, нарочито грубоватый, с неиссякающим чувством юмора и традициями моряцкой дружбы, он был отличным радистом и верным товарищем. Любо было наблюдать за ним, когда он бросал ключ радиостанции, переходил в башню, становился за

тяжелым пулеметом и поливал огнем прицепившегося к нам «мессера». И с каким вниманием и нежностью он относился к нашим пассажирам, как он их называл — «доходягам», и особенно, к детям. Помню, как он подобрал в сугробе у Аничкова моста девочку лет девяти. Дотащив до самолета, он укутал ее в свою цигейку и осторожно вливал ей в рот сладкий чай, а потом бульон из термоса. Девочку звали Лена. В Череповце ее сдали в детский дом, а потом вместе с другими детьми она была эвакуирована в Среднюю Азию. Из слов девочки мы поняли, какую страшную трагедию она пережила. Отец погиб под Колпином, старшая сестра, мать и бабушка умерли от голода. Она боялась оставаться в квартире вместе с трупами, вышла на улицу и, обессилев, упала на Невском, где ее и нашел Сергей.

В последние рейсы, когда мы, перевезя всех сотрудников, занимались вывозом научных материалов и других ценностей института, часто подбирали на улицах обессилевших детей и брали с собой в Череповец, не думая о перегрузке самолета. Потом, после войны, я часто получал письма. Эти письма были от тех самых ленинградских детей, которые уже стали взрослыми. Это ли не было высшей наградой за все пережитое в те огневые дни ленинградской блокады. А однажды, уже в шестидесятые годы, работая на дрейфующей станции в Северном Ледовитом океане, с научной группой под руководством профессора Гаккеля (тогда мы искали подводный хребет, совершая частые посадки и измеряя дно океана), как–то в пуржистый день, когда из палатки нельзя было высунуть носа, мы сидели у газового камелька, предаваясь воспоминаниям о далекой, но всегда родной Большой земле. Сквозь вой ветра издали доносился глухой гром подвижки льда, напоминавший гул далекой канонады тяжелых орудий.

— А вы? Когда врезаетесь в стаю стервятников, превосходящих вас, разве боитесь?

— Но мы на боевых самолетах! К тому же мы — солдаты! И война, в конце концов, наше рабочее место!

— Мы тоже солдаты. Как и те водители автомашин, которые идут по «дороге жизни»…

— Но почему вы не пересядете на боевую машину? У вас колоссальный опыт полетов в сложных погодных условиях, а теперь и фронтовой. Какой бы из вас получился отличный экипаж дальнего ночного бомбардировщика!

Здесь мы растерянно улыбались и, чтобы нас поняли, рассказывали историю побега на фронт нашего бортмеханика Николая Кекушева. «Стружка», снятая в Политуправлении Главсевморпути, уменьшила его вес на три килограмма, как подтвердила летная медкомиссия. Николай не любил, когда мы

рассказывали эту историю как наглядный пример, и хмуро отмалчивался.

Среди нашего экипажа он был старшим по возрасту, но душа у него была самая юная. Никогда не знаешь, когда и на чем он тебя разыграет, но разыграет обязательно. Умно, незаметно и остро. Причем разыгрывал он всех, даже высокое начальство. Дело свое он знал в совершенстве, неплохо водил самолет, хотя пилотского свидетельства не имел. Умный и хорошо воспитанный, он был отличным товарищем, заботливым и внимательным к чужому горю. Свой первый орден — Красного Знамени — Николай получил еще в гражданскую войну, а орден Ленина — за первый полет советского самолета на Северный полюс, еще до высадки группы папанинцев. Даже в боевой обстановке, когда на хвост наседали «мессеры» и трассы пуль шпиговали воздух, бес юмора не покидал его. Как–то в полете он притащил в пилотскую огромную чугунную сковородку и, с серьезным видом вручив ее Орлову, сказал:

— Юра, у тебя на сиденье броневая спинка установлена, а снизу ты не защищен. Возьми, подложи под себя, а то, чего доброго, ударит шальной осколок — худо будет.

— Ну, Николай, спасибо за заботу о потомстве! — рассмеялся Орлов, принимая подарок.

Несколько месяцев спустя эта сковорода нам здорово пригодилась, когда самолет совершил вынужденную посадку на поляне, в лесу, за линией фронта, где мы должны были сбросить десантников–парашютистов. Мы жарили на ней картошку — эту пищу богов в любых случаях, от королевского стола до того нашего безвыходного положения, когда кроме невырытого картофеля, обнаруженного нами на этой поляне, есть было нечего.

Наш бортрадист Сергей Наместников в Полярную авиацию пришел с подводного флота. Тяжелый, геркулесовского сложения, нарочито грубоватый, с неиссякающим чувством юмора и традициями моряцкой дружбы, он был отличным радистом и верным товарищем. Любо было наблюдать за ним, когда он бросал ключ радиостанции, переходил в башню, становился за тяжелым пулеметом и поливал огнем прицепившегося к нам «мессера». И с каким вниманием и нежностью он относился к нашим пассажирам, как он их называл — «доходягам», и особенно, к детям. Помню, как он подобрал в сугробе у Аничкова моста девочку лет девяти. Дотащив до самолета, он укутал ее в свою цигейку и осторожно вливал ей в рот сладкий чай, а потом бульон из термоса. Девочку звали Лена. В Череповце ее сдали в детский дом, а потом вместе с другими детьми она была

эвакуирована в Среднюю Азию. Из слов девочки мы поняли, какую страшную трагедию она пережила. Отец погиб под Колпином, старшая сестра, мать и бабушка умерли от голода. Она боялась оставаться в квартире вместе с трупами, вышла на улицу и, обессилев, упала на Невском, где ее и нашел Сергей.

В последние рейсы, когда мы, перевезя всех сотрудников, занимались вывозом научных материалов и других ценностей института, часто подбирали на улицах обессилевших детей и брали с собой в Череповец, не думая о перегрузке самолета. Потом, после войны, я часто получал письма. Эти письма были от тех самых ленинградских детей, которые уже стали взрослыми. Это ли не было высшей наградой за все пережитое в те огневые дни ленинградской блокады. А однажды, уже в шестидесятые годы, работая на дрейфующей станции в Северном Ледовитом океане, с научной группой под руководством профессора Гаккеля (тогда мы искали подводный хребет, совершая частые посадки и измеряя дно океана), как–то в пуржистый день, когда из палатки нельзя было высунуть носа, мы сидели у газового камелька, предаваясь воспоминаниям о далекой, но всегда родной Большой земле. Сквозь вой ветра издали доносился глухой гром подвижки льда, напоминавший гул далекой канонады тяжелых орудий.

Кто–то из ученых встал и долго прислушивался к шуму разгулявшейся стихии, а потом сказал:

— Как в Ленинграде, во время блокады, когда немцы били из тяжелых дальнобойных пушек по городу.

Пошли воспоминания. Я рассказал, как в 1943 году с крупнокалиберными бомбами весом по две тонны мы охотились за этими «бертами», установленными к юго–западу от Ленинграда. Потом вспомнил о полетах в блокированный Ленинград и эвакуацию ученых Арктического института.

— Постойте, постойте, — перебил меня Яков Яковлевич Гаккель, — значит, это вы вывезли из города меня, вернее, что оставалось от меня? Я тогда ничего не помнил. Потом пытался искать ваш экипаж. Надо же, где встретились!

Он растерянно и горячо благодарил, называл нас спасителями и поведал, что многие, вывезенные нами, не выдержали последствий дистрофии и умерли. В их числе: Архангельский, Деменченок, Дерюгин, Сперанский, Сарновский, Неволин, Лаврентьев, Добронравов, Кюльвая, Самойленко, Бушев, Арефьев, Войцеховский, Собенников, Мутафи, Аполлонов, Тюртюбек. В своей книге «За четверть века» Гаккель писал: «Целиком были сохранены и эвакуированы на самолете полярного летчика Орлова и штурмана Аккуратова в Череповец, а затем в Красноярск ценнейшие культурные сокровища — научные

фонды института и музейные реликвии. Там, в глубоком тылу, институт напряженно работал для обеспечения нужд Военно — Морского Флота и операций на Северном морском пути». Эту книгу Яков Яковлевич подарил мне. Два года под руководством Гаккеля мы носились по дрейфующим льдам, зондируя глубину океана. В результате этой работы коренным образом изменилось понятие о дне Ледовитого океана. Оказалось, что это не глубоководная чаша, как представлялось ранее, а очень неровная поверхность, испещренная подводными хребтами высотой до трех тысяч метров. После смерти Гаккеля одному из хребтов было присвоено его имя. Обнаружение хребтов позволило Гаккелю сделать вывод, что где–то в океане они должны подниматься до поверхности воды и, следовательно, вершины хребтов могут быть еще неоткрытыми островами. В 1953 году с экипажем Ивана Ивановича Черевичного мы искали эти острова. Увы, поиски наши не увенчались успехом. Но Яков Яковлевич до конца своей жизни верил в их существование.

К концу наших полетов в блокированный Ленинград из Москвы приехал Валериан Дмитриевич Новиков, так и не эвакуировавшийся в Красноярск Он несколько раз летал с нами в Ленинград, энергично и толково руководил завершением эвакуации Арктического института. Новиков поблагодарил нас за отличное выполнение задания и сказал, что о боевых наших полетах доложит начальнику Главсевморпути контр–адмиралу Папанину.

Боевые друзья тепло попрощались с нами и проводили с Тихвинского аэродрома. Мы уходили в Москву, где нас ждали новые боевые задания.

В Москве было солнечно и морозно. Мы сели на Центральном аэродроме. Комендант аэродрома полковник Ра–вич приказал нашу машину поставить перед центральным зданием аэропорта. Еще не догадываясь о причине столь высокой чести, мы радовались, что наконец–то после напряженных двухмесячных полетов отоспимся и отдохнем дома.

— Рановато радуетесь, славяне, — мрачно изрек Кекушев, — сейчас на КП подкинут полетик. Зря, что ли, поставили на парадное место!

На КП дежурный майор, узнав, что мы из Полярной авиации, досадливо развел руками:

— А мы хотели попросить вас, чтобы слетали со спецпочтой в Севастополь.

Орлов обернулся к нам. Мы молча кивнули.

— Мы сможем слетать. Наше начальство далеко, за Уралом. Пока дойдет запрос, мы уже будем здесь. Как, штурман, с

картами? — спросил Орлов.

— Полный комплект всего Союза.

— Ну и отлично. Разберись с маршрутом на Севастополь, напрямую не пройти.

— Пойдем на Краснодар — Новороссийск, а дальше морем на Севастополь.

Пока оформляли вылет, просматривали погоду по трассе полета и получали необходимые данные о порядке полета, машина была заправлена горючим и пополнен боекомплект. Больше всего мы опасались своей противовоздушной обороны, так как уже не раз попадали под свой зенитный огонь. Связь была неустойчивой, и части ПВО, не получив вовремя данных о пролете своего самолета, не щадили снарядов и били по всем неожиданно появившимся самолетам, принимая их за немецкие. Полковник Равич заверил, что все точки оповещены, и мы можем быть вверены, что свои не обстреляют. Через час мы стартовали, взяв курс на Казань, где должны были подзаправиться горючим и получить подтверждение на дальнейший полет. Погода стояла ясная, а наша удаленность от линии фронта располагала к благодушной беспечности, и мы лениво, между делом, перекидывались рассуждениями о житейских вопросах, так усложнившихся и запутавшихся в военной сумятице. Сергеи Наместников время от времени отрывайся от рации и выходил в пулеметную башню для осмотра невидимого нам горизонта за хвостом самолета. В один из своих выходов он задержался в башне, и вдруг на приборной доске пилотов и штурмана вспыхнул трехцветный сигнал: «Опасность!» В наушниках шлемофона раздался спокойный, даже игривый голос Сергея:

— На хвосте висит До-17 (Бомбардировщик «дорнье».). Расстояние двести — триста метров. Держу в секторе огня!

— Ты что, Наместников, не выспался?! Какой До-17? Если до линии фронта восемьсот километров!

— Самый натуральный! С черными крестами! — ответил Орлову Наместников.

Я выскочил в салон, протиснулся в башню и тут же проглотил ядовитую фразу, заготовленную для Сергея Метрах в трехстах, чуть левее, на нашей высоте, следом за нами шел фашистский разведчик До-17. На крыльях и двухкилевом хвосте четко выделялись нацистские знаки.

— Не подпускай ближе ста пятидесяти метров! — крикнул я Сергею и бросился в пилотскую.

— Ну?

— Да!

— Сколько?

— Один!

— Что он, обнаглел? Запороться в такой глубокий тыл? Пошли вниз? — прогудел Орлов.

— Это лучшее, что можно сделать в нашем положении.

Орлов отдал от себя штурвал, и самолет ринулся к верхушкам простиравшегося под нами леса. Снизившись до бреющего полета, используя рельеф местности, часто меняя курс, мы продолжали наш маршрут, с секунды на секунду ожидая атаки.

— Как там, Сергей? — крикнул я в микрофон

— Идет, наглец, за нами, но дистанции не изменяет! Не пойму его, как–то странно себя ведет! Вот опять покачивает крыльями! Ну, жлоб! Дам я ему сейчас по крестам!

— Что, ближе подошел?

— Нет! Метрах в трехстах и выше метров на сто.

— Тогда не стоит. Не достанешь!!

— Хорошо, пусть только подсунется!

А погода звенела. Ярко светило солнце и, как назло, ни облака. Нервы наши были натянуты до предела, хотелось ясности. Почему же, следуя за нами уже более получаса, он не нападал?

— Может быть, боеприпасы израсходовал? — отвечая на мои мысли, сказал Орлов

— А если он следует за нами с целью маскировки, и как только выйдем на заводской аэродром Казани, сбросит бомбы по цехам?

Впереди блеснула Волга. Тонкий штрих виадуков Сызранского моста рассекал ее.

— Уже Сызрань Скоро Казань.

— Отвалил! Уходит, уходит, гад! — закричал Наместников.

Мимо нас, левее, метрах в пятистах, хищно проскользнул До-17, держа курс к серебряной ленте Волги. Скорость его была значительно больше нашей. Вскоре он превратился в еле заметную точку

Облегченно вздохнув, Орлов с недоумением проговорил:

— Странный какой–то, обалдел, что ли, или все же прикрывался нами, чтобы проникнуть с разведывательными целями в наш глубокий тыл.

— Это он Сергея испугался. Увидел флотскую тельняшку и обомлел, — улыбаясь, ответит Кекушев.

Вскоре в лучах солнца заискрилась позолота Казанского кремля. Сделав широкий круг, мы пошли на посадку, низко проходя над шпилем башни Сюмбеки.

Подруливая к стоянке, увидели группу летчиков, окруживших двухмоторный самолет с… черными крестами.

— Это же он! До-17!

Ничего не понимай, мы растерянно смотрели на самолет, около часа преследовавший нас.

Подрулили, нас поставили рядом с ним, а когда мы выключили моторы и спустились на землю, к нам подошли трое летчиков и, улыбаясь, стали благодарить за то, что провели их до Казани.

— Нам поручили перегнать этот трофейный самолет. Вылетели из Рязани и вскоре из–за отказа навигационных приборов потеряли ориентировку. А отклоняться от строго указанного маршрута не могли. Сами посудите, с такими знаками нас сразу бы сбили Уже хотели садиться на вынужденную посадку, подыскивали ровное поле, а тут смотрим, идет по нашему курсу самолет с опознавательными знаками Полярной авиации Ну, думаем, полярники знают, куда идут. Вот и пристроились в хвосте, держались па почтительном расстоянии, все время опасаясь, как бы ваш свирепый морячок не открыл огонь. А когда увидели Волгу и Сызранский мост, тут уже ясно, что Казань рядом. Ну, мы и оторвались от вас…

— Счастье ваше, что не подошли ближе. Угостил бы из УБТ 1 Почему молчали? Не передали по радио? — спросил Сергей Наместников

— Рация не работает. Да и радиста у нас нет. Пилот, штурман и инженер, — извиняющимся тоном закончил командир напугавшего нас самолета.

Мы внимательно осмотрели До-17. Это был двухцелевой самолет, бомбардировщик и разведчик. Его сравнительно высокие скорости, отличное вооружение: две пушки и шесть пулеметов, а также дальность полета в две тысячи километров — не шли ни в какое сравнение с нашей пассажирской машиной.

— Ну, как машинка, морячок? — хлопнув дружески по плечу Сергея, спросил командир.

— Подошел бы поближе — оценили б, каков металл, — мрачно ответил Сергеи

На КП мы получили подтверждение дальнейшего пролета и стартовали на Краснодар. На этот раз, подключив шлемофон к приемнику дальней связи, Сергей забрался в свою башню и весь путь не выходил из нее, внимательно наблюдая за воздухом.

Утром следующего дня мы сели на аэродроме Херсонесского мыса. Севастополь пылал Черные столбы дыма поднимались вверх, удушливая гарь окутывала город, Севастопольцы не сдавались. Город приковывал к себе крупные немецко–румынские силы, благодаря его стойкости приостановилось продвижение гитлеровцев к кавказской нефти. Одну за другой назначал Гитлер

даты взятия города, но атаки его орд захлебывались.

Сдав спецпочту и приняв на борт тяжелораненых, мы вылетели обратно. Первые сто километров нас сопровождало звено истребителей, а в районе Анапы, прижимаясь к складкам гор, мы взяли курс на Краснодар.

В Москве после двухсуточного отдыха мы получили новое задание: обеспечить связь между столицей и Куйбышевым, куда были эвакуированы правительственные учреждения. После живой и горячей работы на линии фронта эти полеты нам казались скучными и нудными.

Работа эта угнетала наше самолюбие, ибо она по духу никак не соответствовала нашему настроению, и мы продолжали выискивать способы, как бы перейти в Действующую армию. Но, увы, любое наше предприятие, как правило, начинавшееся положительно, кончалось не в нашу пользу. Имя Ивана Дмитриевича Папанина было настолько авторитетно, что никто из военачальников не решался входить с ним в конфликт из–за экипажа добровольцев. Отчаявшись, мы решили использовать самые крайние и, конечно, самые неблагоразумные меры, которые, как нам казалось, приведут к нашему изгнанию из Полярной авиации и тем самым откроют ворота на фронт.

И такой момент, как нам казалось, настал, когда комендант Кремля, генерал–лейтенант Хмельницкий дал нам задание — доставить из Куйбышева в Москву англо–американскую дипломатическую миссию с высокими, представителями, которую на Центральном аэродроме столицы в четырнадцать ноль–ноль будут встречать официальные лица во главе с Молотовым. Зная четкость и пунктуальность нашей работы, Хмельницкий, обаятельно улыбаясь, распрощался с нами, пообещав назавтра к восьми прислать за нами машину. Вылет в девять.

Когда мы прилетали в Куйбышев, то жили в школе и ночевали на партах. Ни постелей, ни одеял, конечно, не было. С нами, зачастую в такой же обстановке, приходилось ночевать и дипломатам, и разным высоким лицам советских правительственных учреждений. Но никто на эти неудобства не жаловался, да их просто и не замечали в той сложной обстановке, которая была в декабре 1941 года. Экипаж же, пожалуй, был в лучшем положении, так как мы имели при себе пыжиковые спальные мешки, спать в которых было хорошо, даже на неудобных партах.

Хмельницкий ушел. Оставшись одни, мы затеяли готовить горячий обед, благо захватили с собой картофель и банку говяжьей тушенки. На бензиновом примусе, еще в 1937 году, побывавшем на Северном полюсе, Николай Кекушев быстро

сварил великолепный картофельный суп, вернее, густую, божественного аромата, похлебку. Но едва мы расположились к пиршеству — в полумрак школьного класса скользнула женская фигурка, облаченная в беличью шубку.

— Умоляю, товарищи летчики, спасите! Мать, мама погибает в Москве! Вот телеграмма с разрешением вылета. Возьмите меня с собой!

Хорошенькая молоденькая девушка, полная обаяния юной прелести, с мольбой смотрела на нас опухшими от слез глазами. Мы растерянно переглянулись.

— Садитесь, пожалуйста, — подвигая ей парту, ответил Николай Кекушев, первым пришедший в себя, — кто вы, почему погибает мама?

— Я балерина Большого театра. Мы сюда эвакуированы. Мать в Москве тяжело ранена при последней бомбежке.

— Вы разденьтесь, у нас жарко. Давайте с нами обедать, похлебка флотская. Садитесь и спокойно все расскажите, — помогая снять шубку, перебил ее Орлов.

— Вот письмо от дирекции Большого театра с просьбой помочь, — раскрывая сумочку, продолжала девушка.

— А почему вы обратились к нам? Ведь в Москву ходят самолеты Аэрофлота. С ними проще.

— Завтра рейса нет. А моя подруга, которая осталась в Москве и ведет балеты в Большом, жена вашего штурмана Но. я его никогда не видела, — смутившись, закончила она и изучающе стала нас всех рассматривать.

— Это не я! — торопливо ответил на ее взгляд Орлов.

— И не я! — доверительно улыбаясь, сказал Кекушев.

— Увы, не я! — буркнул Сергей Наместников. Четыре пары глаз с удивлением смотрели на меня

— Увы, это я! — пришлось ответить мне. — А вы… наверное, Вера Васильева, подружка Наташи?

— Вы Аккуратов! — глаза ее скользнули по моим доспехам. Лоснящиеся кожаные брюки, потертая замшевая куртка и тяжелый, сорок пятого калибра, «кольт» на флотском ремне.

— Что? Не похож?

— Костюм какой–то партизанский. Я видела ваше фото, вы в морской форме. Спасибо Наташе, это она прислала телеграмму, объяснила, как вас разыскать. Да, чуть не забыла Дирекция театра просит передать вашему экипажу большую благодарность за мешок с балетными туфлями, который вы привезли нам из Москвы. Без них мы не могли ставить балетную программу. Туфли в суматохе забыли, а мастеров этой редкой специальности здесь нет.

Потом мы обедали. Балерина обладала завидным аппетитом, чем окончательно расположила к себе экипаж, особенно Николая Кекушева, нашего добровольного кулинара. Домой, в такую же школу, как и наша, где жили актеры Большого, Веру проводил Орлов. Договорились, что к восьми утра она будет у нас.

Когда Орлов вернулся, сияющий и небывало веселый, Николай, пристально вглядываясь в него, промолвил:

— Э-эх! Сердце не камень, а сорок пять кило не груз! Дружный смех не смутил Орлова. Втискиваясь в спальный мешок, он назидательно сказал:

— Искусство принадлежит народу. Искусству надо помогать. Они сейчас огромную работу патриотическую проводят.

— Юра, мы разве против? Сорок пять кило, да еще в таком обаятельном оформлении, конечно, не перегрузка. для самолета.

— Ладно, Коля! — миролюбиво отозвался Орлов. — Вам только попадись на язык. А подумай — много ли в этом хаосе войны мы видим тепла? Земля холодная, развороченная, небо коварное, так и караулит твои ошибки! То погода, то истребители и зенитки! Должен же где–то блеснуть и солнца луч!

— Не сердись, командир. Это я от зависти, не злой, — с подкупающей теплотой ответил Николай.

— Да разве я сержусь! — улыбнулся Орлов. Мне было хорошо и радостно засыпать под их такие простые и такие необходимые человеческие слова, вдруг на какой–то миг оттеснившие суровые и неумолимые законы войны.

— Все прекрасно, братки! Но из–за этой балеринки нам опять не видеть фронта! — сквозь сон услышал я голос Сергея Наместникова,

— Не волнуйся, морская душа? Все равно на фронте будем раньше, чем дорогие союзнички откроют второй! — ответил не то Кекушев, не то Орлов.

В восемь утра, с терпением возможным только в авиации, мы ждали машину, обещанную Хмельницким, и балерину Васильеву. Но, увы, ни машина, ни балерина не спешили.

— Москва разрешает прилет только до четырнадцати ноль–ноль, — ни к кому не обращаясь, сказал Кекушев, постукивая пальцами по заиндевевшему стеклу окна.

— Все запоздавшие и идущие без связи — подлежат уничтожению! — добавил Сергей Наместников.

Уже по тону чувствовалось, что идет дальняя подготовка к очередному розыгрышу, объектом которого, несомненно, будет Орлов. Но наш Георгий Константинович, под впечатлением вчерашнего вечера, потеряв бдительность и насвистывая арию из оперы «Паяцы», тщательно пришивал к гимнастерке

подворотничок из очередной порции полотна, отрезанного от штанины кальсон.

— Раскаркались, вороны! У нас еще сорок минут. А опоздаем, скорее попадем на фронт! — пытаюсь я отвести удар от Орлова

— Смотри, Николай, а ведь, кажись, устами младенца истина глаголет!

— Не часто! А от такого великовозрастного не слыхал еще

В этот момент дверь резко распахнулась, и на пороге появился лейтенант госбезопасности. Щелкнув кирзовыми сапогами, он отчеканил:

— Товарищи командиры! Машина прибыла в ваше распоряжение!

— Ладно, садись, обогрейся. Опоздал, так нечего выкаблучиваться, — поднявшись во весь свой огромный рост, миролюбиво ответил Сергей Наместников.

Лейтенант виновато улыбнулся, с нескрываемым любопытством рассматривая нашу группу, явно пораженный странным обмундированием и немецкими трофейными автоматами «шмайссер», лежащими на партах — подарок севастопольцев.

— Партизаны? А мне говорили, полярные летчики, — с оттенком разочарования проговорил он,

— Не расстраивайся, лейтенант, — верно, говорили. Партизаны от авиации! Звучит? Вот так–то, лейтенант! Но главное не в форме! Дошло?

Сергей дружелюбно хлопнул лейтенанта по плечу, и они оба рассмеялись.

— Кекушеву и Наместникову немедленно следовать с машиной на аэродром, готовить к вылету самолет, мы со штурманом выезжаем через тридцать минут. Все, ясно?

— Ясно, командир! — бодро ответил Кекушев.

Быстро одевшись, Кекушев и Наместников вышли, следом за лейтенантом, забрав свои чемоданы и автоматы.

Мы сидели молча, не решаясь взглянуть друг другу в глаза. Я чувствовал, как остро переживал сегодняшнюю ситуацию Орлов. Он никогда не опаздывал, и, был самым исполнительным и безукоризненным летчиком. Когда штурмовали Северный полюс и высаживали на дрейфующий лед папанинцев, он был вторым пилотом. у Василия Сергеевича Молокова. В 1938 году, когда льды затерли, ледоколы «Седов», «Сибиряков» и «Малыгин» и их понесло. в высокие широты, где им. грозила гибель, он был командиром четырехмоторного самолета и спасал экипажи этих кораблей Потом летал на ледовой разведке, самой сумасшедшей работе в авиации. Кавалер ордена Ленина и ордена Трудового

Красного Знамени еще до войны — а это далеко не частые награды в то время. Товарищи любили его за честность, скромность и душевную прямоту. Но в личной, жизни ему не повезло. Семья распалась, и он тяжело переживал эту драму. Оставшись один, он, всю свою любовь перенес на холодную, загадочную Арктику, годами не покидал, ее бескрайних просторов.

Вскочив с парты, он широкими шагам заходил по классу. Легкий скрип двери и мелодичный; голосок приостановили его движение:

— Я опоздала! Простите, но трамваи стояли, какая–то авария!

— Ничего, у нас еще есть время. Лишь бы поймать попутную машину, — обрадованно ответил Орлов.

На улице было морозно и непривычно людно от нахлынувших сюда московских учреждений. Суровые, озабоченные лица и редкие улыбки. Все куда–то спешили, заполнив не только узкие тротуары, но и заснеженную мостовую. Из заиндевевших тарелок репродукторов, подвешенных к телеграфным столбам, лилась бравурная музыка Дунаевского и, казалось, не было так холодно, как показывал ртутный столбик термометра у Главного почтамта, остановившийся у цифры тридцать.

По ухабистой, оледенелой мостовой непрерывным потоком шли «эмки», ЗИСы и колонны грузовых машин, а ближе к тротуарам вереница гужевого транспорта — телеги на колесах и сани–розвальни. Пахло бензином, сеном и парным духом лошадиного пота.

Орлов, в расстегнутой оленьей куртке со «шмайссером» на шее, остановил «эмку». Рядом с водителем–сержантом сидел грузный майор с интендантскими знаками различия. Он что–то стал говорить Орлову. По мере разговора недовольное лицо майора светлело. Юра махнул нам рукой, и мы втиснулись в машину, которая, на наше счастье, шла на аэродром Майор, развернувшись к нам, заговорил:

— Рад оказать услугу прославленным полярникам. До войны много о вас читал. Вот жаль, земли Гарриса вы не нашли, но она есть, есть! Я верю в нее и уверен, после войны вы ее найдете!

Переглянувшись, мы незаметно улыбнулись.

— Почему вы так уверены, что земля Гарриса существует? — спросил я.

— А куда же она денется? Гаррис — серьезный ученый, он не мог ошибиться в своих расчетах! У нас в части был ваш летчик, Герой Советского Союза Маврикий Трофимович Слепнев, читал

нам лекцию о завоевании Северного полюса и «полюса недоступности» Так знаете — объявили воздушную тревогу, никто в бомбоубежище не ушел! Прослушали до конца, да еще вопросы более часа задавали.

— Слепнев челюскинцев спасал А еще раньше нашел погибшего американского летчика Бена Эйельсена и его бортмеханика Тома Бортланда и отвез их тела в Фербенкс на Аляску, — ответил Орлов.

— А вы были на полюсе?

— Были, оба были. Папанинцев высаживали. Машина еле плелась в хвосте общего потока. Гололед создавал пробки, приходилось часто останавливаться, водители переругивались, но помогали друг другу, когда тот или иной автомобиль выбрасывало в заснеженный кювет

Только в десять мы прибыли на аэродром. Поблагодарив майора, мы попрощались с ним и поторопились на командный пункт. И вдруг, как гром среди ясного неба. Мы опоздали! Москва уже не могла принять наш самолет. И это в то время, когда в Кремле уже готовились к встрече дипломатов. Но за тот час, на который мы опоздали, погода резко изменилась и рисковать жизнью членов дипломатической миссии было нельзя.

В школу вернулись поздно. Дважды пересаживались с машины на машину. На душе было погано от чувства, что вылет, судя по всему очень важный, сорвали мы сами. Расплата не страшила: штрафбат — это все же фронт, но невыполненное задание больно било по самолюбию.

На следующее утро тяжелые шаги по коридору и резкий стук в дверь насторожил нас. Вошел Хмельницкий и с ним два лейтенанта с автоматами в руках. Мы невольно встали, Кекушев толкнул меня в бок, проговорил:

— Действие второе, картина первая! Арест! — Сухо ответив на наше приветствие, Хмельницкий отчеканил:

— По личному распоряжению товарища Сталина, за срыв полета с дипломатами союзников объявить: командиру самолета капитану Орлову десять суток ареста на гауптвахте, штурману первого класса майору Аккуратову домашний арест — десять суток!

Смягчив голос, Хмельницкий добавил:

— Прошу оружие сдать… — и, тяжело вздохнув, опустился на парту.

Орлов снял пояс с пистолетом, передал его подскочившему лейтенанту. Уходя, тихо сказал:

— Постарайтесь Васильеву отправить с аэрофлотским экипажем. Берегите самолет и готовьтесь к боевой работе. До

встречи!

Замыкаемые двумя автоматчиками, они вышли. В коридоре затихли тяжелые шаги.

— Братцы, что же это получается! — ошарашенно Вертя головой, заговорил Кекушев. — Что же это?! А! Скорее нас причислят к лику святых угодников, нежели мы попадем на фронт!..

— Ладно, Николай, отставить! — оборвал его Сергей Наместников. — Ты видел, от кого приказ? Как бы эти десять дней не растянулись!

— Не каркай, «клёш» задумчивый, — фыркнул тот. — А вот при чем здесь Сталин? Ты понимаешь, что–нибудь? — обратился он ко мне.

— Очевидно, встреча важная. Молотов доложил, что самолет не вылетел вовремя за–за разгильдяйства экипажа.

Пришла Васильева, взволнованная, напуганная:

— Встретила у подъезда Орлова. Почему к машине его вели под конвоем? Что случилось? Это, наверное, из–за меня? Ужасно, что же делать?

— Успокойтесь. Орлов получил десять суток гауптвахты. А сейчас поедемте на аэродром, отправим вас в Москву, — сказал Кекушев.

— Но как же без Орлова?

— Вы полетите на другом самолете, — сухо ответил Наместников.

— Тогда до свидания. — Васильева нерешительно протянула мне руку.

— Попутного ветра и счастливого полета!

— Орлову передайте мои извинения и самые хорошие пожелания. Не думала, что принесу вам столько неприятностей.

Они вышли. Оставшись один, я бездумно бродил по классу, потом подошел к окну и, приложив лоб к обледенелым стеклам, долго стоял, словно в трансе.

Под вечер с аэродрома вернулись ребята. Васильеву они отправили с самолетом Аэрофлота, а также узнали, что дипломатическая миссия уже улетела. На душе было муторно и тоскливо, хотя Сергей и пытался создать видимость хорошего настроения, насвистывая песенку «Мальбрук в поход собрался ” и тем самым намекая на наше положение. Арест создал непредвиденную обстановку в бытовом отношении. Аттестатов на питание мы не имели, в полетах питались на аэродромах в летных столовых. Если ты летал, то тебе руководитель полетов выдавал талоны на питание. Но теперь мы не летали, и нам таких талонов не выдавали. В городских столовых также кормили по

карточкам, которых мы не имели. На самолете был небольшой запас продуктов на случай вынужденной посадки. Мы долго спорили, вскрывать этот цинковый, запаянный ящик или нет. Вскрытие требовало составления акта и заверения его подписями и печатями аэродромного командования. Являясь по положению старшим в экипаже, я дал команду доставить ящик в школу и вскрыть.

— Мы же не добровольно сидим, а вынужденно, никто нас не осудит! — резюмировал Николай, отправляясь на следующий день за ящиком. Однако неприкосновенный запас мы так и не вскрыли. После отъезда Кекушева на аэродром к нам явились пожилой сержант и солдат с малиновыми петлицами, несший объемистый фанерный ящик.

— Сухой паек на десять суток для арестованного экипажа по приказу генерала Хмельницкого! — объявил сержант.

— Вот за это спасибо, братки, а то мы уже в йоги хотели записываться! — радостно ответил Сергей, принимая ящик.

Козырнув, солдаты ушли.

А следующее утро изменило весь ход событий. Хмельницкий сообщил, что из Главного штаба получено указание за подписью Папанина о немедленном вылете экипажа в Мурманск для проводки через льды каравана судов с грузами военного значения. Корабли вместе с ледоколами застряли в тяжелом льду и дрейфуют в ожидании самолета ледовой разведки.

— Самолет готов. Освободите Орлова, и сегодня же мы можем вылетать, — заявил я генералу.

— Орлова освободить не могу. Запрашивать Верховного Главнокомандующего никто не посмеет, а летчика я вам дам другого.

— Другой не подойдет. Необходимо, чтобы он знал не только тип нашего самолета, но и район предстоящих полетов.

— Из военных таких нет. Я уже навел справки. Но вы можете лететь на машине другого типа, их здесь достаточно из транспортной военной авиации.

— Нужен самолет, оборудованный для полетов в Арктике, — попытался объяснить я. — Другие для ледовой разведки не годятся.

— Разрешите мне, — вмешался в разговор Кекушев, — я вчера познакомился с гражданским летчиком, его фамилия Мятлицкий. Он летал на нашем типе и не раз бывал в Мурманске. Сейчас он без «коня» и живет в летной гостинице аэропорта в ожидании распоряжения из Москвы.

— Ну и отлично, — оживился Хмельницкий. — Берите мою машину — и немедленно на аэродром. Лучше ехать вам, товарищ

штурман.

— Но я под арестом.

— Домашним. Освободить вас — в моей компетенции. Отправляйтесь с Кекушевым сейчас же. А я позвоню начальнику аэропорта, чтобы Мятлицкий никуда не отлучался.

Нам повезло. Мятлицкого мы нашли быстро. На КП, прислонившись к барьеру, в черном, потрепанном кожаном пальто стоял молодой человек с видом полной отрешенности. Я сразу понял, что это тот, кого мы ищем.

— Вы летчик Мятлицкий?

— Был три дня назад, а теперь просто подследственный гражданин Мятлицкий, — с грустной иронией ответил он.

Познакомились. Мятлицкий скупо рассказал о себе. Три дня назад летал за линию фронта, выбрасывал группу парашютистов. На обратном пути попал в сильное обледенение, машина управление стала терять, и в районе Куйбышева пошел на вынужденную посадку. При посадке снес шасси, побил винты и помял консоли крыльев. За это отстранен от полетов, а самолет с экипажем передан другому командиру. Сейчас он ждет оказии, чтобы отправиться для разбора аварии в Управление Аэрофлота.

— Теперь понизят в классе и переведут во вторые пилоты, — вздохнув, закончил он свой рассказ.

— Нам нужен первый пилот. Наш командир временно отсутствует. Район работы Мурманск — Архангельск, обеспечение морских караванов ледовой разведкой. Пойдете? — спросил я его.

— Как не пойти! Это же мечта любого пилота, но я не могу. В Москве ждет аварийная комиссия! — покачал он головой.

— Этот вопрос будет улажен в высших инстанциях. Соглашаетесь или нет?! — уже начиная злиться на его нерешительность, торопился я закончить разговор.

— Ну, конечно же! Где машина? Покажите. Кто второй пилот? — поняв, что предложение реальное, с энтузиазмом заговорил Мятлицкий.

— Второго пилота у нас нет. Пойдемте на самолет и там обсудим все вопросы, — предложил Николай Кекушев.

Машиной и ее оборудованием Мятлицкий остался доволен. Мы подробно обсудили методику предстоящей работы, заказали погоду на завтра с девяти часов и уехали в город. Доложив Хмельницкому о готовности к вылету и предупредив запиской Орлова, чтобы он ждал нас в Куйбышеве через десять — пятнадцать дней, мы с комфортом устроились спать на партах.

На следующий день погода была летная. Мятлицкий мягко и уверенно пилотировал машину, чувствовалось, что он обладал большим опытом, и все мы радовались, что нашли отличного

летчика. В тот же день приземлились в Ваенге, а оттуда на машине быстро добрались до Мурманска и явились в штаб морских операций Северного флота, к Папанину.

Нас ждали, в кабинет провели сразу же. Доложившись по форме, мы, потупив головы, стали ждать «разноса». Выкатившись розовым колобком из–за стола, Папанин долго, старательно хмурил брови, пытаясь придать себе строгий вид, но, не выдержав, добродушно, с хитринкой улыбаясь, сказал:

— Эх, браточки, как же вы потеряли своего командира? Знаю, знаю, не в балерине дело! Небось, на фронт хотите удрать! — Он погрозил нам увесистым кулаком и продолжил уже серьезно: — Фронт — дело святое! Честь и хвала вам, ребята, что рветесь на передовую, но ведь и у нас такая ответственная работа! Корабли с оружием для фронта надо вырывать изо льда? Надо. Вот я опытный партизан, провоевавший всю гражданскую, сижу в штабе, в тылу! А разве я бы не схватился с коричневой сволочью? Ух, как бы схватился! А вот сижу, тащу караваны. Большое и нужное дело доверила нам Родина, и мы обязаны его выполнять, и выполним! — Иван Дмитриевич подкатился к столу, и глотнув воды прямо из графина, сел в кресло.

Тепло, по–отечески посматривая на нас, сказал тихо и устало:

— Поняли? Дошло? Ну, а теперь за дело. Караван вместе с ледоколами застрял в тяжелом льду к северу от острова Моржовец. Всего идет восемнадцать вымпелов. Надо их вытащить и привести к Мудьюгу. Будьте внимательны: в небе крутятся фашистские асы, разведчики. С нашим караваном тоже будьте поосторожнее. Могут вас принять за врага и, чего доброго, обстреляют. Вот и все. Что неясно — спрашивайте. Говорите, штурман, — обратился ко мне Папанин, заметив мое желание высказаться.

— Предупредите караван, что мы идем к ним на двухмоторном транспортном. Ледовое донесение с картой сбросим на палубу флагманского ледокола и будем дублировать по радио. Пусть Архангельск обеспечит нас заправкой горючим, жильем и питанием, поскольку аттестатов у нас нет. Мы же не в армии, — не удержался и съязвил я. — Базироваться будем у вас в Ваенге и в Архангельске на Ягоднике. В зависимости от погоды и продолжительности разведки. Какие планы у штаба морских операций в дальнейшем на наш самолет после ледовой проводки каравана?

— Вернетесь в Куйбышев с дипломатами. Заберете Орлова — и сюда. Будет много работы: караваны, груженные боевой техникой, идут друг за другом. О питании вашем я распорядился. Старший лейтенант Погосов вас обеспечит сухим пайком. Все

ясно? Ну, с богом, браточки! И забудьте о фронте Ваш фронт — здесь!

Остаток дня ушел на уточнение с ПВО порядка полетов в зоне действия нашей боевой авиации и зенитной обороны побережья, ибо по опыту мы уже знали, с какой подозрительностью относятся зенитчики к каждому незнакомому самолету, особенно такой редкой конструкции, каким был наш.

На следующее утро, прижимаясь к верхушкам леса и прячась в складках рельефа, мы вышли в разведку, взяв курс на остров Моржовец, наш исходный ориентир, откуда предполагали начать свою работу.

Стояла ясная, морозная погода, лучшей не пожелаешь для ледовой разведки в мирное время — сейчас она была для нас не только нежелательной, но и опасной–мы лишались скрытности, нашего главного оружия против вражеских истребителей, которые сновали над побережьем. Вскоре берег остался позади, и самолет заскользил над льдами. Гидролога, специалиста по льдам, с которым мы чаще всего летали до войны, теперь не было. Вся тяжесть наблюдения за состоянием льда ложилась на штурмана. Ледовая разведка в Белом море и юго–восточной части Баренцева моря для нас не представляла трудностей Льды и их дрейф в этих морях мы хорошо знали, но мы также знали и то, что в узкостях горла Белого моря северные ветры спрессовывают льды, делая их непроходимыми даже для ледоколов. Наша задача состояла в том, чтобы, детально изучив состояние ледяного массива, определить наиболее доступный путь следования судов, застрявших к северу от острова Моржовец, к месту назначения.

Льды, встреченные нами в море, оказались значительно мощнее, нежели мы предполагали. Накрепко «сцементированный» зимними морозами и сильными северными ветрами, лед забил все море от западных до восточных берегов, блокировав подходы к Архангельску.

Вскоре мы подошли к острову Моржовец. Ощетинившись стволами зениток, он прикрывал вход в Белое море.

Мы покачали ему крыльями и взяли курс к кораблям Минут через десять на фоне льдов мы увидели караван Наместников связался с флагманским ледоколом «Иосиф Сталин», и, получив «добро», мы прошли над караваном. Льды крепко зажали суда Перейдя на микрофонную связь, я сообщил кораблям, что начинаем разведку, вернемся часа через три и сбросим вымпел с картой размещения льдов Капитан флагмана Михаил Белоусов сообщил нам, что сегодня дважды, на большой высоте, к каравану подходили неизвестные самолеты, вероятнее всего, немецкие разведчики, что корабли готовы к достойной встрече экипажи

находятся в боевой готовности, поскольку возможен налет бомбардировщиков При возвращении к каравану после ледовой разведки нас просили обязательно предупредить наблюдателей, дабы не попасть под огонь зениток.

Караван был зажат десятибалльным льдом, но мы обнаружили к северу от него чистую воду, разрыв уходил на северо–восток, а потом спускался к югу, параллельно восточному, так называемому «зимнему берегу» Было заманчиво сейчас же, проследив ход этого разводья, вывести на него караван, но, зная, как непостоянна в Арктике ледовая обстановка, как в считанные часы разводья могут быть сжаты окружающим льдом, мы решили галсами «прочесать» все море, чтобы составить полную ледовую карту, по которой капитаны сами смогут ориентироваться, как и какими курсами им пробиваться к месту назначения.

Доложив о своем решении по радио на флагманский ледокол, Мурманску и Архангельску, мы приступили к разведке, и, чтобы не обнаружить себя, прекратили радиосвязь Погода, как назло, была ясной. Прозрачное голубое небо с золотым шаром слепящего солнца — и беспредельная видимость до горизонта На фоне искрящихся ледяных просторов наш самолет был виден за десятки километров, как фазан на глади белой опушки. Сергей Наместников, забравшись в башню стрелка, неотрывно следил за воздухом. Прижимаясь к зубчатой поверхности торосистого льда, за четыре часа полета покрыли все Белое море сетью галсов. Море было забито тяжелым льдом, но то разводье, которое мы обнаружили в начале разведки, за это время сохранило свою конфигурацию Иного пути не было Осмотрев разводье еще раз и уточнив его положение, мы вышли на караван, сбросили на палубу «Иосифа Сталина» вымпел с картой и, дав рекомендации, как легче выбраться к разводью, ушли в Архангельск.

Нас приняли на острове Ягодники, в двадцати километрах от города вверх по Северной Двине, но на ночевку представитель Папанина устроил в гостиницу «Интурист», что на улице Павлина Виноградова — героя гражданской войны, главной улице Архангельска. Странно и непривычно было видеть, как по деревянным тротуарам патриархального русского приморского города прогуливались шотландские солдаты и офицеры в коротких клетчатых юбках, или наблюдать за толпами английских военных моряков, медленно шествующих по обледенелым добротным плахам тротуаров, и торопливо, словно не видя, проскакивающих мимо огромного и неуклюжего английского танка, стоящего на постаменте живым укором жестоких дней английской оккупации в годы гражданской войны. Жег ли им лица стыд за содеянное здесь их отцами и старшими

братьями двадцать три года назад? Наверное, жег.

Остров Мудьюг, где стоит величественный памятник верным сынам Советской родины, коммунистам и беспартийным, зверски замученным оккупантами, мог бы много рассказать о бесчеловечной подлости захватчиков. И бегут, бегут, стыдливо опустив головы, сытые и хорошо одетые офицеры, солдаты, моряки — в клешах и юбках — мимо безобразной громады танка, ставшего символом их позора.

Наверное, им так же стыдно, как и детям национального героя Великобритании, известного полярного исследователя Антарктики — Эрнста Генри Шеклтона, который, будучи полковником английской армии в период оккупации, возглавил операции по ограблению богатств архангельского и мурманского краев.

Эрнст Шеклтон, национальный герой Великобритании — в роли мародера, вот куда привела алчность. Но… пусть об этом расскажет бесстрастный документ:

«Уполномоченному правительства его величества». Вам необходимо знать, что офицер Королевского флота Шеклтон, прославленный своей экспедицией к Южному полюсу, заключил с губернатором Северной области генералом Миллером соглашение о передаче в концессию Английскому акционерному обществу, под председательством упомянутого Шеклтона, всех богатств Кольского полуострова. Общество обладает капиталом в два миллиона фунтов стерлингов. Оно состоит из англичан с наилучшей деловой и финансовой репутацией. Концессия заключается на 99 лет.

Общество Шеклтона получает Мурманский район со всеми минеральными залежами, железнодорожную линию от Мурманска до Сороки, право вывозить лес в неограниченных размерах, строить лесопильные заводы, дороги и порты, ловить рыбу и вообще всячески использовать русский Север в интересах развития британского капитала.

Генерал Миллер получает взамен крупный транспорт; продовольствия и обмундирования. Будут также доставлены иные предметы, необходимые для успешных действий русской добровольческой армии. Директор — распорядитель компании Шеклтон прибыл в Мурманск для работы. Вам необходимо поддержать среди организации русских офицеров уверенность (основанную на подлинном положении дела), что работа английских промышленников на Севере не только облегчит борьбу с большевиками на фронте, но упорядочит тыл добровольческой армии, каковой, как вам должно быть известно, носит черты беспорядка и анархии. Сообщаю вам для сведения,

что флотилия его величества на реке Северной Двине пополнилась броненосной канонерской лодкой речного типа «Умбер», пришедшей из Бразилии, и тремя номерными мониторами».

Это донесение, отпечатанное на папиросной бумаге на английском языке, было перехвачено нашей разведкой у переодетого монахом белогвардейского офицера, пробиравшегося в Вологду из Мурманска, к генералу Миллеру, и подписано генералом Уолшем.

Эрнст Генри Шеклтон… Его имя нередко ставится ученым миром наравне с именем Фритьофа Нансена, неутомимого исследователя Арктики и гуманиста, тоже не раз побывавшего в Советской России, но совсем с другими целями, полными человеколюбия и благородства.

В моей библиотеке среди книг об Антарктике стоит толстая, хорошо оформленная книга «В сердце Антарктики», написанная Шеклтоном. Книга издана в Ленинграде в 1935 году под редакцией профессора Владимира Юльевича Визе. Я зачитывался этой книгой, где мужество и правда не уступают друг другу. Тогда мы не знали о Шеклтоне–хищнике. Документ был затерян в пыльных папках архивов. В книге много хороших человеческих мыслей. Шеклтон увлекался поэзией Браунинга и Теннисона. Но, увы, яд капиталистической алчности растлил его душу, исследователь шестого континента стал грабителем и карателем. Я переставил его книгу в самый темный угол шкафа, ибо потерял веру в его слова.

В пять утра мы были на аэродроме. Погода резко изменилась. Теплый фронт мощного циклона принес южный ветер и поднял температуру до плюс одного–двух градусов. Мокрые хлопья снега тяжело падали на землю, наш самолет покрылся толстым панцирем. Изучив погоду по трассе, мы приняли решение лететь с рассветом, держа в запасе для отступления Мурманск или Вологду, где погода была хорошей и устойчивой. С каравана по радио передали шифровку, что они выбрались из льдов и идут по разводью на юг, но медленно — в разводье много ледяных перемычек, которые сдерживают ход. Мы ответили, что через три часа будем у них, и попросили их погоду.

С рассветом мы были в воздухе. Над морем висела низкая сплошная облачносгь с частыми снежными зарядами, но по горизонту не падала ниже двух километров. Сильный южный ветер за одну ночь изменил всю ледовую обстановку. Появилось множество водяных трещин, и прямо на глазах они ширились и удлинялись. Подойдя к каравану, мы дали ему новый курс — к западному берегу острова Моржовец, откуда открытая вода

широкой полосой шла на юг до траверза острова Мудьюг. В течение последующих дней мы неоднократно выходили на разведку, пока не вывели караван на слабый лед, доступный и для неледокольных судов. На этом наша миссия была закончена.

В Архангельске, пока Николай Кекушев выполнял профилактические работы с моторами самолета, в штабе флота, мы знакомились с методикой плавания так называемых «морских конвоев» — транспортных караванов, которые под охраной английских и американских боевых кораблей пойдут с запада с военными грузами в Мурманск и Архангельск. Мы были предупреждены, что в ближайшее время нашему экипажу предстоит участвовать в этих операциях.

Здесь, в Архангельске, я неожиданно встретил профессора Николая Николаевича Зубова, контр–адмирала, крупнейшего ученого по морским льдам, друга и учителя всех наших полярных летчиков.

Он знал, что мы работали на ледовой разведке по выводу шедшего с ледоколом каравана, интересовался ледовым состоянием моря и сильно жалел, что не мог полететь с нами.

— Не пускают старика. Говорят, незачем подвергаться риску. Мостовщиком я стал. Через Двину из города «а станцию Исакогорка поезда пойдут. Ведь железная дорога–то из Москвы только до Исакогорки. Мост я предложил изо льда сделать и соединить город со станцией!

— А речной лед? Разве он может выдержать? — не удержался я от вопроса.

— Выдержит! Наморозить его до двух метров — любой состав пройдет! Это намного ускорит доставку грузов, прибывающих в Архангельский порт для фронта!

В большом портовом городе Архангельске не было железнодорожной станции. Линия кончалась на левом берегу Двины, станцией Исакогорка. Туда и оттуда все грузы доставлялись по реке. Во время ледостава или ледохода работы замирали. Ледяной мост профессора Зубова решал проблему снабжения города, пусть ненадолго, но в то военное время роль его была огромна.

После войны, уже в шестидесятые годы, через Северную Двину легкими, ажурными виадуками перекинулся мост–красавец. Московские поезда пришли в город, а океанские корабли свободно проходили под ним, не склоняя свои гордые мачты. В строительстве этого моста из стали профессор Зубов не принимал участия, ибо его стихия — лед, но моряки и летчики помнили, как в студеную зиму сорок первого, когда город пылал

от разрывов фашистских бомб, ученый–адмирал зажигал своим энтузиазмом строителей ледяного моста. Зубовский мост стал тогда артерией жизни Архангельска. И вот теперь, спустя десятилетия, волею памяти народной, новый стальной мост часто называют мостом Зубова, ибо тех огненных дней — память людская не сможет забыть никогда!

Через сутки, приведя самолет в боевую готовность и забрав пассажиров в Мурманске, мы уходили в Москву. До боли знакомая трасса! Здесь мы знали каждый километр пути. Это была столбовая дорога из Москвы в Арктику. Но… на войне, как на войне. Вдавливаясь в рельеф, обходя крупные населенные пункты, чтобы не тревожить ПВО, шли мы над родной землей, ни на секунду не упуская наблюдения за воздухом. На этот раз хмурая погода помогала нам. При появлении истребителей, не изучая их бортовых знаков, мы сейчас же уходили в облака, а по прошествии минут пятнадцати стремглав «ныряли» к земле, благо хорошо знали всю местность трассы. Куда легче и безопаснее было бы нам весь полет пройти на высоте, в облаках, но служба ПВО категорически требовала от нас визуального полета, чтобы вести за нами наблюдение с земли, так как под нашу марку в облаках мог проскочить v вражеский самолет.

Наши пассажиры, члены иностранных военных миссий, запакованные в бесполезные на нашей высоте парашюты, в нахлобученных стальных касках, позеленевшие от сильной болтанки, с обреченным видом сидели на тюках груза, окончательно потеряв интерес к окружающей обстановке.

Для входа в Москву ПВО дало нам контрольный пункт прохода через город Дмитров, а дальше — прямым путем на Речной вокзал, в километре от которого находился наш аэродром. Полет проходил нормально, под крыльями уже мелькали дачные места Подмосковья, и я стал свертывать полетные карты, как вдруг молниями засверкали залпы трассирующих очередей.

— А, черт! Обалдели, что ли? По своим бьют! — Мятлицкий резко бросил машину к земле, чтобы уйти из–под обстрелов, и мы ясно увидели, как на шоссе перед мостом Яхрома — Дмитров, качая стволами пушек, медленно ползут танки с черными крестами на бортах.

— Немцы! — выдохнули мы.

— Откуда они взялись? — недоуменно кричит мне Мятлнцкий.

— Влево, курс девяносто! — срываюсь я на крик. Самолет, почти касаясь концом крыла верхушек деревьев, в глубоком крене уходит от огня, и мы теперь видим, как с левого берега канала по правому — туда, где мы только что видели фашистские танки,

бьет артиллерия.

— Может быть, мы отклонились от маршрута? — спрашивает Кекушев.

— Ты же видел Яхромский мост через канал, — говорю а, — а вот уже Учинское водохранилище. Так ведь?

Мятлицкий кивает, но в глазах его растерянность и удивление.

— Вот сволочи, прорвались куда! Но почему мост–то пел? Если наши отступили за канал, они бы его подорвали? — возмущался Сергей Наместников.

— Всякое бывает, Сергей. Война! Но судя по пальбе, вроде наши артподготовку ведут. Давай теперь подворачивай, — даю я команду Мятлицкому, — Вон шпиль Речного вокзала! Видишь?

На сером облачном небе отчетливо вырисовывался стройный шпиль Речного вокзала, а линии камуфляжа только ярче выделяли его среди построек порта и занесенного снегом Химкинского водохранилища.

Не делая круга, мы с ходу приземлились между двумя рядами Пе-2, стоящих вдоль узкой бетонной полосы.

— Что с Яхромой? — был наш первый вопрос к подъехавшему на «газике» коменданту аэродрома.

— Немцы форсировали канал, полки Второй ударной армии ведут с ними бой.

— Лихо! Значит, мы на бреющем полете прочесали над полем сражения! — присвистнул Николай Кекушев.

Комендант с недоверием посмотрел на нас и, помолчав, сказал:

— А как же вы проскочили? Просто невероятно!

— Вот так и проскочили. Видно, по той самой русской пословице, в которой говорится о везении некоторым интеллектуалам, — нервно смеясь, ответил Мятлицкий.

Распрощавшись с пассажирами, которые так ничего и не поняли, мы остались на аэродроме, где в комендатуре нас засадили составлять донесение о сражении у Яхромского моста. Как потом выяснилось, тот день был началом большого наступления. Армия генерал–лейтенанта Кузнецова, прорвав оборону, вышвырнула противника далеко за канал.

После победы, часто пролетая на Север через Яхрому, мы всегда покачиваем крыльями, отдавая дань глубокой признательности советским воинам, павшим при форсировании канала. На его высоком правом берегу высится бронзовая фигура советского солдата с поднятым автомагом, в развевающейся на ветру плащ–палатке. И эта бронзовая скульптура для нас не только памятник живых тем, кто навсегда остался в этой земле,

но и подлинный ориентир нашей жизни.

На следующее утро, не переночевав даже дома, не успев заглянуть в глаза близким, мы вновь неслись над верхушками леса, держа курс на Куйбышев. На душе было тоскливо и одиноко, но каждый из нас старательно прятал эти расслабляющие чувства и злился на самого себя за неумение подавить их. Да, мы хотели воевать! Драться с врагом, видя его в лицо, чувствуя его дыхание! Желание это было сильнее всех других чувств… Но быть рядом с домом и не заглянуть даже на минутку — перенести это было нелегко.

— А знаешь, — прерывает мои мысли Коля Кекушев, — у нас еще остается один шанс попасть на фронт. Я молча смотрю на него и жду, что он скажет.

— В один из полетов за линию фронта нас могут подбить, найдем партизан и вместе с ними будем чесать фрицев. Что, неплохая идея!

— Ты извини, — отвечаю я, — но идея совсем мальчишеская. Если драться, то во всеоружии своих возможностей. А ты кто? Летчик! И мы должны воевать, как летчики. Только в этом случае мы будем полезны фронту!

— Ну, тогда вози тюки и не кашляй! Летчики! Извозчики! Это справедливее для наших занятий! Не все ли равно, кем воевать! — с обидой говорит Кекушев и отворачивается.

— Коля, а сколько ресурсов осталось у наших моторов? — спрашиваю его.

— Двести пять часов до первой переборки, — сухо отвечает бортмеханик.

— А потом, после перечистки?

— Еще триста часов — и моторы менять на новые. А где их взять? Машину придется ставить на прикол…

— Ну вот! А ты хотел, чтобы тебя фрицы подбили! Пятьсот часов отработаем — и будем свободны! Понял? — подмигиваю ему я.

— Здорово придумал, штурман! А Папанин?

— А сказку о колобке помнишь: я от бабушки ушел, я от дедушки ушел…

— И от тебя, Иван Дмитриевич, уйду! — перебил меня Кекушев. И мы дружно засмеялись.

В Куйбышеве улицы были хорошо расчищены, автотранспорт двигался по правилам, тротуары желтели, посыпанные песком, заборы пестрели афишами театров, лозунгами, призывами и антигитлеровскими карикатурами Кукрыниксов и Бориса Ефимова. Чувствовалось, что город зажил полнокровной жизнью большого административного центра.

Георгий Орлов нас встретил на аэродроме. Было похоже, что гауптвахта пошла ему на пользу Он посвежел, щеки округлились, порозовели и глаза лучились безудержной энергией.

— Ого, командир, ты как с курорта! — радостно тиская Орлова, говорил Кекушев.

— Врагу не пожелал бы такого курорта. Чего только я не передумал, ожидая вас! — отмахивался Орлов. — То мне казалось, вас сбили истребители, то думал, что обледенели или врезались в торосы! Как же хорошо, что вы вернулись! Теперь поработаем!

— Что, уже есть задание? — спросил я.

— Пока пилить между Куйбышевом и Москвой. А что сказал Папанин?

— Сказал, что вызовет, как только пойдут первые караваны. Вот, знакомьтесь, исполняющий твои обязанности — пилот первого класса Николай Мятлицкий. Замечательный летчик. Согласен быть в нашем экипаже вторым пилотом. — Я подтолкнул к Орлову застенчиво улыбающегося Мятлицкого, и они пожали друг другу руки.

— Вторым! Да его уже тут ждут не дождутся. Я вас поздравляю, капитан Мятлицкий! — перешел Орлов на официальный тон. — Вы назначены командиром личного самолета командующего Войска Польского, вновь формирующегося сейчас. Идите на КП, там все узнаете, и большое спасибо за отлично выполненную ледовую разведку.

Мятлицкий разочарованно протянул:

— Как назначен? А мне так понравилась ваша работа!. Море, корабли, вдумчивая, совсем не шоферская работа? Берете — если мне удастся отбояриться от «шефской» должности?

— Ну, конечно же! — вырвалось у меня.

— Буду очень рад иметь такого второго пилота, — добавил Орлов, — чувствую, вы уже сработались с экипажем. Поблагодарив за согласие, Мятлицкий побрел на КП. Ветры войны надолго оторвали от нас Николая Мятлицкого. Только в конце 1945 года он пришел в Полярную авиацию и стал одним из лучших летчиков дальней ледовой разведки. Он по–настоящему полюбил профессию полярника: океанские льды, неистовые пурги, мрак многомесячных полярных ночей и белое, холодное пламя незаходящего солнца навсегда сделались спутниками его летной жизни.

— Какого мастера потеряли, — глядя на уходящего Мятлицкого, проговорил Кекушев, сокрушенно качая головой.

— Может, еще отпустят? — неуверенно сказал я.

— Отпустят? Да он лучший пилот авиаотряда? Разве таких отпускают! Даже дело о вынужденной посадке прекратили. Так что будем добивать ресурсы моторов без второго, — улыбнулся мне Кекушев.

…Шли грозные месяцы войны. Мы выполняли самые различные задания. Летали к окруженным частям, снабжая медикаментами, продовольствием, оружием. Вывозили раненых, сбрасывали листовки и доставляли всевозможные миссии союзников в Мурманск, Куйбышев, Москву, Архангельск. Нарядная окраска с нашего самолета слезла, машина была похожа на обшарпанную угольную баржу, хозяин которой экономил на ремонте. Но задания мы выполняли четко и своевременно, так что вскоре все «заказчики» знали нас и всегда охотно «приглашали» на работу. И чем сложнее было задание, тем с большей охотой мы брались за него. Полеты полностью захватили нас. Дни, ночи, города — все смешалось. Мы уже забыли, кто же наш истинный хозяин. Управление Полярной авиалинии было далеко, за Уралом, а его представитель редко тревожил нас, и мы все больше и больше втягивались в работу по обеспечению фронта

Однажды нас вызвали в Штаб обороны Москвы и дали задание — выбросить небольшой десант разведчиков к западу от Волоколамска.

Перелетев с Центрального аэродрома на одну из подмосковных баз, где встретились с группой и уточнили задание, темной апрельской ночью мы стартовали на запад. Наши «пассажиры», четверо крепких, широкоплечих парней и одна тоненькая, совсем юная девушка, в комбинезонах с камуфляжем, с ладно закрепленным оружием — автоматами, пистолетами, гранатами и ножами у пояса — скромно расположились в пассажирской кабине на своих парашютах и стали рассматривать

карту, перекидываясь между собой короткими фразами.

По положению мы не имели права вступать с ними в разговоры, кроме необходимых команд, связанных с процедурой выброса парашютистов. Однако в открытых симпатичных лицах ребят было столько доброжелательности, что Сергей Наместников не выдержал и сказал:

— Орлы, зачем пацанку–то тянете с собой? Ребят, что ли, не хватает?

Взрыв заразительного смеха, казалось, заглушил рев моторов:

— Это она–то «пацанка»? Твое счастье, что ты родился не фрицем! Давай, лезь в свой курятник, к своей трещотке! Да охраняй как следует нашу «пацанку»…

Говоривший, старший группы, уважительно посмотрел на девушку. А она, кокетливо взглянув на Наместникова, весело и хорошо рассмеялась. Сергей, вытянувшись во весь свой богатырский рост перед ней, как перед командиром, достал из кармана замусоленных кожаных брюк красное, словно муляж, яблоко, обтер его о рукав и, лукаво улыбаясь, протянул девушке. Вспыхнув, она взяла яблоко и сказала:

— Это что, дар прекрасного Париса? Но здесь одна женщина, а не три, как в мифологии.

— И яблоко у меня только одно. А с Парисом, извините, незнаком. Яблоко дипломаты дали, говорили из Африки захватили — выкаблучивался Сергей.

Яркая вспышка сигнала вызова не позволила мне дослушать этот диалог.

— Когда линия фронта? — спросил Орлов.

— По расчету, через двадцать семь минут.

— Садись на правое кресло. Смотри, погода портится При такой видимости можем не заметить ромба из четырех костров…

— До точки выброса десанта еще час девять минут хода. Ведь мы подойдем к ней не с востока, а с запада. Это должно запутать немецкие посты наблюдения. Возможно, нам будет хорошая погода.

Орлов молча кивнул, согласился, но я видел, как внимательно и беспокойно он всматривался в проносящиеся ниже нас клочья облаков. Погода явно портилась и совсем не соответствовала прогнозу. Да и можно ли было винить в неточном прогнозе синоптиков? Для анализа состояния погоды необходимы были сведения метеостанций, расположенных западнее Москвы Прогнозировать приходилось по «обрезанной» карте погоды. За пятнадцать минут до линии фронта мы начали набирать высоту и уже на отметке пятьсот метров вошли в сплошную облачность. Сразу началось обледенение. В машине

запахло спиртом, и по фюзеляжу застучали куски льда.

— Подходим к линии, — договорить я не успел. Чуть левее, мимо нас пронеслись гирлянды красных шаров и выше стали разрываться белыми вспышками, окрашивая облачность белым цветом.

— Фронтовая МЗА. Бьют по шуму моторов! Давай правее и ниже! — крикнул я Орлов.

Но тут же гирлянды светящихся красных шаров прорезали облака впереди, правее, и, уходя от них, мы заметались, меняя курс и высоту. Наконец на высоте семисот метров мы были недосягаемы.

— Проскочили, — проговорил Орлов и, передав мне управление, закурил. — Кекушев, осмотри самолет, нет ли пробоин.

— С моторами все нормально. О фюзеляже и крыльях доложу. — Николай вышел.

— Что будем делать дальше, штурман?

— Бери курс триста градусов. Выйдем через двадцать минут к точке, откуда повернем на истинный курс, а там посмотрим погоду — и курсом девяносто градусов от новой точки поворота пойдем к ромбу.

— Не нравится мне погода! — вздохнул Орлов. — Мне кажется, ее не будет и в районе выброса.

— Посмотрим на месте, — предложил я. — Если погоды не будет, пойдем домой. Не будем же выбрасывать ребят через облака, не видя ромба.

В пилотскую вошел Николай Кекушев. По его озабоченному лицу я понял: что–то случилось.

— В самолете опасных пробоин не обнаружил, но запасной бензобак пуст, очевидно, снизу, под фюзеляжем пробило.

— А ребята? Как они? — насторожился Орлов.

— Заправляются тушенкой и недовольны, что пахнет бензином. Особенно девушка. Ворчит. Парашют ей порвало осколком. Наместников отдал свой. Не брала. Тому пришлось уговаривать, объяснил, что возит его полгода, но ни разу не надевал. Прыгать, мол, никогда не будет, даже с вышки в Парке культуры: боится вверять свою драгоценную жизнь шелковой юбке. Старший ей что–то рявкнул по–немецки. Взяла и поцеловала Сергея. Покраснел парень, как клюква, и молниеносно исчез в своей башне…

— Коля, потом на земле все распишешь. Скажи, сколько у нас горючего в основных баках? — перебил я его. Он прикинул в уме.

— Три часа можете лететь смело.

— А в «заначке», Коля? Только честно! — спросил Орлов.

— В заначке? — он смущенно закрутил головой.

Ну еще на тридцать минут, и будет сухо. Только на примус — чаек приготовить.

— Ну, махинаторы! У всех один пунктик: возить припрятанный запас горючего!

— Иногда это, Юра, помогает, — ответил я Орлову.

— Знаю! Сам пользовался «заначкой». Только на взлете, как бес, вертишься, когда не знаешь своего точного полетного веса!

Минутная стрелка бортового хронометра подошла к расчетному времени. Разворот. Мы шли в облаках на высоте. девятисот метров. При подсвете электрофонариком было видно через обледенелое лобовое стекло пилотской кабины, как косые струи снегопада секли машину, и лед бугристыми слоями нарастал на всех выступающих частях самолета.

— Леденеем, но пока терпимо. Будет хуже, уйдем на высоту, — ответил Орлов на мой молчаливый вопрос.

— Поворот влево! Курс девяносто пять. Снижение два метра. Через двадцать пять минут цель! Пошли, Юра! Давление установлено по радиоальтиметру. Высота рельефа местности не превышает двухсот пятидесяти метров.

Орлов кивнул и, уменьшив обороты, пошел вниз.

— А как ребята? — спросил он Кекушева.

— К прыжку готовы. Будут покидать самолет одновременно через обе двери. Белый цвет — внимание, зеленый — прыгать, красный — отставить, — заученно повторил Кекушев.

Снизившись на пятьсот метров, мы все еще шли в сплошной облачности и снегопаде. Стрелка радиоальтиметра прыгала между высотой триста шестьдесят — четыреста метров, но земли не было видно. От усилившегося обледенения самолет начало трясти. Высота триста, двести восемьдесят… Стрелки высотомеров медленно, словно нехотя, ползут вниз. Нервы напряжены до крайности. Ведь где–то тут, почти на линии нашего пути, есть высота с отметкой двести пятьдесят метров. В эти минуты мы не думаем, что под нами враги. Сейчас для нас куда опаснее эта высотка. Мы уже нарушили все правила безопасности полета, но нам нужна земля. Земля, чтобы убедиться, можем ли мы выполнить задание. Высота двести, земли нет. Орлов показывает на высотомер:

— Двести! Штурман, сколько идти до цели?

— Пять–шесть минут. Старший группы просит для прыжка минимальную высоту не ниже двухсот метров. Дойдем до цели, и если облачность не кончится, — курс домой.

— Посмотрим! — вздыхает Орлов. — Но чуда не бывает, там такая же погода!

— Не спорю, но все же посмотрим, а вдруг повезет!

Уже не спускаясь ниже, подходим к цели. Внизу — серая муть, огней не видно. Я вызвал в пилотскую старшего группы и разъяснил обстановку. Тот быстро согласился с доводами и объявил, что у него есть запасная цель, в пятидесяти километрах к северо–западу от Волоколамска. Пересчитав наличие горючего, мы взяли курс на новую точку, без всякой надежды, что там погода будет лучше.

Рельеф трассы стал спокойнее. Высоты не превышали девяноста метров. Когда снижались до ста пятидесяти метров, сквозь облачность кое–где проглядывала земля. Мы решили, если обнаружим условный сигнал — письмо, из пяти костров, — наберем высоту триста метров и по расчету сквозь облака, сбросим десант. Старший группы дал свое согласие.

Вскоре мы подошли к цели, но, увы, даже со ста сорока метров земли не было видно.

— Все! Хватит экспериментировать. Пошли домой, — заявил Орлов, — горючего осталось только–только!

— Курс сто двадцать градусов. Пройдем через первую цель. Посмотрим, может быть, за это время там изменилась погода.

Орлов молча кивнул. Надо использовать последний шанс, хотя оба мы в него не верили: было ясно, что теплый фронт циклона пришел раньше, чем его ожидали, и закрыл весь район выброса десанта.

Теперь старший группы стоял в проходе между нашими креслами и сам наблюдал за обстановкой. Погода ухудшалась. Все чаще приходилось менять обороты и шаг винтов, чтобы помочь спиртовому антиобледенителю сбросигь нарастающий лед с лопастей. Натужный вой моторов от перемены углов лопастей и грохот льда, бьющего по фюзеляжу, неприятно резали слух, словно бормашина у плохого зубного врача.

— Женщина на борту всегда приносит неудачу… — ни к кому не обращаясь, проговорил Кекушев.

Орлов строго взглянул на него, но промолчал.

— Это так всегда говорил полярный летчик Фарих, — виновато объяснил Николай.

— Наша девушка, наоборот, всегда приносила нам уда-. чу, — ответил ему старший.

— Район цели номер один, — перебил их я.

— Все! Никакого просвета! Пошли на базу! Пусть Сергей свяжется с КП аэродрома.

Я дал новый курс, и мы стали набирать высоту в надежде, что там обледенение прекратится.

— Линию фронта будем пересекать севернее на тридцать

километров, чтобы не попасть под огонь фашистов, заприметивших нас два часа назад, — сказал я Орлову.

— Понял. Когда предполагаешь быть перед входом на базу?

— С учетом маскирующего маневра — через час десять, а напрямую — всего сорок минут хода.

— Ясно. Горючего осталось на два часа, плюс Колина «заначка» тридцать минут.

— Командир, побольше чем на тридцать минут, — пряча глаза, сказал Кекушев.

— Ну, конечно, товарищ бортмеханик! Это я понял еще при взлете. Еле оторвался от полосы.

Мы рассмеялись. Николай, смущенно помолчав, тоже присоединился к нам.

На высоте тысяча восемьсот метров обледенение прекратилось. Мы шли в прослойке облаков и, меняя курсы, приближались к линии фронта.

Вошел Сергей Наместников и доложил, что связь с базой установлена, погода у них пока держится, но начала портиться и там. Просят ускорить прибытие. Запасным аэродромом, на случай закрытия, дают Рязань. Решение не выбрасывать десант считают правильным.

— А вы ворчали против «заначки». Дойдем и до Рязани, горючего вполне хватит! — победоносно поглядывая на нас, заявил Кекушев.

— Зачем нам Рязань? Сядем на базе. Побереги свою «заначку», чиф, до следующего полета, — ответил ему Орлов.

И вдруг нижние слои облаков под самолетом осветились, и кругом замелькали огненные шары.

— А-а, черт! Никак нащупали?! — крикнул Орлов и резко бросил машину на снижение.

— Давай левее, Юра, и ниже! Здесь у них базируются истребители. Наткнулись на заградительный огонь! — Не успел я договорить, как ослепительная огненная вспышка перед носом самолета полоснула по глазам, и в кабине резко запахло бензином и чем–то острым и ядовитым.

— Горим? Вот тебе, Коля, и твоя «заначка»! — с какой–то отрешенностью сказал Орлов, внимательно наблюдая за приборами моторной группы.

— Очагов пожара нет! Но вдарил явно по бензобакам! Из–под крыльев так и садит горючее. Если не вспыхнет от выхлопного огня — минут через десять все вытечет, — спокойно доложил Кекушев.

— До линии фронта тридцать километров, — сказал я. — Возьми курс сто десять, командир. Это кратчайшее расстояние, и

не снижайся ниже пятисот метров. Оставь гарантийную высоту на случай, если загоримся, придется прыгать.

— К немцам? — насмешливо взглянув на меня, ответил Орлов.

— Под нами лес! А нас восемь мужиков, да и девушка! Это же сила!

— Как там десантники? — спросил Орлов.

— Удивительно спокойны. Говорят, лишь бы был лес, а там все будет в порядке. Они знают, где партизанские отряды, — ответил Кекушев.

Выскочив из–под огня, мы готовились к наихудшему — покинуть самолет, но где–то в глубине таилась надежда дотянуть до своей территории. Сергей сообщил по радио о нашей возможной вынужденной посадке на базу, указав курс В предполагаемое время пересечения линии фронта. Я включил радиокомпас, стрелка прибора начала беспорядочно крутиться по циферблату.

— Что такое? Почему радиокомпас не дает отсчета направления радиостанции? — спросил меня Орлов.

— Похоже, что перебита антенна. Орлов промолчал, потом сказал:

— Вряд ли радиокомпас нам потребуется, на бензочасах одни нули и давление бензина падает…

Не успел он договорить, как правый мотор захлопал и встал.

— Во флюгер! — дал команду Орлов.

Кекушев перевел винт правого мотора во флюгер, чтобы уменьшить сопротивление, но тут же начались перебои и левого мотора.

— Все! Приехали! Сколько до линии фронта?

— Не более трех минут! — крикнул я и посмотрел на высотомер. Стрелка медленно скользила к пятистам метрам. Самолет шел со снижением в сплошных облаках. Судорожно кашлянув несколько раз, левый мотор тоже встал.

В кабине сделалось непривычно тихо, и от этого до боли тоскливо.

— Приготовиться оставить само…

— Земля! — закричал я.

Впереди в разрыве облаков отчетливо вырисовывался лес, с белыми, заснеженными полянами, освещаемыми вспышками осветительных ракет.

— Фронт! Будем тянуть и сядем подальше от ракет, ближе к своим! — крикнул Орлов.

Я глянул на высотомер. Миновав цифру триста, стрелка быстро бежала вниз. Мы шли над лесом, судя по темному, почти

черному цвету, хвойным. Высота стремительно падала. Самолет с остановившимися моторами бесшумно скользил над лесом к белеющему впереди длинному полю, в конце которого узкой черной лентой вилась речушка. Ракеты взвивались уже где–то сбоку и сзади.

— Сажусь на это поле. Дальше не дотянем! Сажусь сразу, как кончится лес! — крикнул мне Орлов и тут же дал команду Кекушеву: — Шасси?

— Шасси выпущено! — спокойно ответил Кекушев.

— Всем в хвост! — приказал командир.

Мы остались с ним в кабине вдвоем. Мелькает граница леса, и, слегка подвесив машину, Орлов на три точки сажает ее. Машина мчится по полю, черная полоса речки приближается. Начинаем тормозить, машину тянет на нос, и, резко качнувшись вперед, она останавливается у самого берега. Какое–то время мы молча сидим, не веря, что самолет не скапотировал и не вкатился в реку.

— В лес! Хватай оружие — и скорее из самолета! Это голос кого–то из десантников. Он выводит нас с Орловым из шокового состояния.

Отвязавшись от сидений и отстегнув лямки парашютов, захватив автоматы и заранее приготовленные рюкзаки с продуктами и боеприпасами, мы выскакиваем из самолета и бежим к опушке леса.

— Карты, документы? — на ходу кричит Орлов.

— Все со мной! — отвечаю я.

Снег глубокий, а под ним вода. Но вот и лес. Мы скрываемся в его мраке и останавливаемся, внимательно следя за самолетом. Тихо–тихо. Слышно, как шуршит ледоход на речке, и совсем по–мирному шелестит хвоя, да изредка к северу, над лесом, вспыхивают одиночные ракеты, зыбким, мертвенным светом освещая горизонт.

— Где сидим? — спрашивает Орлов.

— В семидесяти километрах к юго–востоку от точки, где нас обстреляли, — вполголоса отвечаю я.

— Немцы?

— Не поймешь! Судя по ракетам — они, а по времени полета — линия фронта позади.

— Нужна разведка, — вмешивается в разговор старший группы десантников. — Если сели за линией фронта — сжигаем самолет и уходим в лес. А пока понаблюдаем, не подойдут ли немцы к самолету для его захвата. Они наверняка видели, как мы шли на посадку. С минуты на минуту появятся у такого заманчивого объекта.

В течение часа, затаившись у опушки леса, мы всматривались в белое пространство, где черным пятном выделялся наш самолет. Пошел мокрый снег, он быстро запорошил наши следы и темное пятно машины. За это время мы подсчитали наличие оружия, продуктов питания и распределили обязанности на случай встречи с врагом. Кроме автоматов, гранат и личного оружия у нас была радиостанция, работающая от батарей.

— Надо вернуться к самолету, снять пулемет и забрать нашу аварийную радиостанцию, которая работает не только от батарей, но и от ручного электроагрегата, — предложил Наместников.

— Сейчас, четверо, по двое в группе, отправятся к опушке леса, — сказал старший десантников. — Если следов немцев не обнаружат, вернемся к самолету и заберем, что надо.

— Кто пойдет? — спросил Орлов.

— Двое — от нас и двое от экипажа.

Десантники распаковали один из своих мешков и достали четыре маскхалата. От экипажа вызвались идти Сергей Наместников и я.

— Отлично, — забирая инициативу в свои руки, сказал старший десантников, — штурман снимет и кроки. Поскольку мой народ в разведке имеет опыт, предлагаю: радист пусть идет с моим старшим сержантом, а штурман — в паре с Крючком.

— С каким крючком? — задаю я вопрос.

— Ну, с нашей девушкой. Это ее кличка.

— Берегись, штурман! Как бы этот крючок не зацепил тебя намертво! — лукаво улыбаясь, предупреждает Кекушев.

— Везет же некоторым! — нарочито тяжело вздыхая, добавляет Наместников. И все сдержанно смеются.

— Если немцы — немедленно возвращайтесь. Хорошо бы достать языка. Дальше границы реки и поляны не углубляться. Все! — проинструктировал нас старший десантной группы.

— Пошли, полярники! — девушка строго взглянула на мои собачьи унты, насмешливо улыбнулась и сказала: — Сойдет! Зато снимаются быстро и легко.

Пригнувшись, она скользнула за стволы сосен и тут же скрылась.

— Подождите же! Сейчас завяжу халат! — вполголоса позвал я, прыгая по весенним сугробам и ориентируясь на следы этой невидимки.

— Я пойду впереди, а вы прикрывайте, на всякий случай, — сказала она, неожиданно появившись из–за толстого ствола березы.

— Хорошо, но как вас зовут?

— Зовите Крючок, как все! — тихо ответила она и

заскользила от дерева к дереву, прячась за их стволами.

Я старательно ступал след в след. Минут через десять мне пришлось остановиться, чтобы стянуть ремнями сползавшие унты, а когда поднял голову, девушки нигде не было, и только цепочка следов тянулась вдоль опушки. Вскоре следы оборвались. На мой тихий свист неожиданно громко раздался резкий крик: чуфори… чуффы… «Глухарь затоковал, — подумал я, — как же он уцелел в этом пекле?» И тут же увидел свою спутницу. Она стояла в десяти метрах, прижавшись к стволу березы, и тихо смеялась.

«Крючок! Так это она в роли влюбленного глухаря? Здорово! А я подумал, весна!»

— Кто же свистит в разведке? Эх, темнота пилотская! Ну, я и заглушила ваш свист. А если близко немцы? Насвистели бы на свое горе! Пошли дальше, и не отставайте, дистанция — пять метров. Я пойду тише.

Минут через тридцать она неожиданно остановилась и присела, давая мне знак оставаться на месте. Я втиснулся в сугроб и затих, внимательно прислушиваясь к шелесту леса, впиваясь глазами в белесую тьму, изредка прорезываемую светом далеких ракет.

Вдруг мой слух уловил тихое поскрипывание наста, и тут же я увидел, как по опушке в нашу сторону медленно двигалась человеческая фигура.

— Видите? Совершенно один, редкий случай. Надо брать языка.

Спрятавшись под могучей, разлапистой елью, мы ждали, когда немец приблизится. Теперь было ясно видно, что это солдат, одетый в шинель и пилотку.

— Идет к самолету, маскируясь опушкой. Хитрый, боится нарваться на огонь экипажа. Как только пройдет мимо ели — вяжем руки и уводим.

— А если крикнет, будет сопротивляться?

— Не будет. Я-то их хорошо изучила. Только мне непонятно, почему этот чертов немец идет один и не боится леса. Ну, а если что… придется убрать, — жестко закончила она, доставая бесшумный пистолет с толстым надульником, и добавила: — Останавливаю я, обезоруживаю, вяжете вы. Все ясно?

Я кивнул, и все вдруг мне показалось нереальным, какой–то репетицией детского школьного драмкружка. И эта маленькая девушка, и таинственная фигура скользящего вдоль опушки леса немецкого солдата, и этот темный, таинственный лес с его весенним шелестом и запахами хвои, с тающими сугробами. «Это же война», — остро пронзила мое сознание мысль, и я энергично тряхнул головой, ясно представив свое положение.

Тяжело дыша, солдат подходил к ели, за которой мы прятались… Набросив ремень автомата на шею, я достал свой медвежий нож, с которым всегда летал в Арктику. Холод и тяжесть его рукоятки как–то сразу успокоили

Немец уже рядом. Крючок пружиной вылетает ему навстречу и тихо, но внятно говорит: «Хенде хох!» — и что–то еще коротко и жестко.

Немец отпрыгивает от нее, и я со всего размаха бью рукояткой ножа его по голове. Как в гангстерском кинофильме, тот оседает на снег и, раскинув руки, переворачивается на спину.

Связываем руки парашютным шнурком и рот забиваем свернутой пилоткой. Девушка осматривает его голову и- с упреком говорит:

— Зачем же так сильно? Ведь не медведь. Так можго и потерять языка.

Я молча взваливаю немца на плечи, и мы идем обратно. Теперь шествие замыкает девушка. Она часто отстает, внимательно просматривает местность, догоняет и помогает мне, когда, чтобы передохнуть, я сваливаю ношу в снег.

— Вот, языка принесли, — говорит она своему старшему, когда мы приходим на место. — Штурман его угостил. Посмотрите, жив?

— Жив, гаденыш! Смотрите, как зло вращает глазами,

Видно, не осознал еще, где находится! А ну–ка, поговорим по душам!

Старший выдернул изо рта пленника кляп. Немец сплюнул на снег кровью и, приподняв голову, разразился таким красочным русским матом, полным яростной витиеватости, с перечислением всех колен родства, что наш Крючок стрелой отскочила за сосны, а мы обалдело смотрели на продолжавшего изощряться в словотворчестве пленного.

— Ты что… не немец разве? — выдавил растерянно Кекушев.

— Я-то не немец. А вы–то кто? За что шарахнули бревном по голове, чертовы летчики! Глухарь затоковал, пошел подбить, жрать–то нечего…

— Тихо, отец! Разберемся! Где немцы?

— Немчура–то? Да два дня назад как отошли. Ударила по ним наша артиллерия — и побежали…

— Постой, постой, а почему на тебе форма фашистская? Полицай? Предатель?

— А вы, значит, точно наши?! — радостно заголосил дед. — Пришли, наконец–то! Развязывайте, все расскажу.

Он встал и протянул руки. Наместников развязал шнур, старик по–хозяйски поднял его и, аккуратно свернув, засунул в

карман шинели.

— Из деревни я Петровки, в пяти километрах отсюда. Как ушли немцы, побросав все, мы всей деревней и приоделись. Все ждали своих, а они не идут и не идут. Стратегия, я понимаю. А с вечера–то прошел самолет, низко–низко, какая–то новая конструкция, без моторного шума, мы порешили — разведчик, оставшихся немцев выискивает, скоро танки или пехота придут. Ну, я в лес пошел, там у реки поле ровное. Не сел ли на нем, думаю. Иду это и самолет уже вижу — на самом берегу примостился. А тут как затокует глухарь. Ну, думаю, чудно! Откуда ему здесь взяться. Задумался и тихо так краем леса подбираюсь к самолету. А потом что было — не помню. Шарахнуло что–то по голове. Вот ведь как встретился–то со своими.

Он замолчал и попросил закурить. Жадно затягиваясь, добавил:

— А на вас нет зла у меня. И меня не опасайтесь, и немчуры здесь нет. Вон они где, — показал он рукой на далекий горизонт, где зависали осветительные ракеты.

Дав команду своему сержанту внимательно следить за дедом и лично обыскать его, старший десантной группы отозвал нас с Орловым в сторону.

— Похоже, дед не врет. Если это Петровка, в ее районе действует партизанский отряд. Он о нем должен знать. Сейчас спрошу.

Он отозвал нашего пленника в сторону и заговорил с ним. А когда вернулись, оба довольные, улыбались и разговаривали, как старые знакомые.

— Наш дед к тому же связной партизанский, — сказал старший десантников.

Поставив десантников в охрану, мы пошли к самолету. По дороге я подошел к деду и спросил его имя. Он лукаво посмотрел на меня, потом на торчащую из–за голенища рукоятку ножа:

— Кондратием Афанасьевым кличут, А крестному, конечно, надо знать имя крестника.

— Ты уж извини меня, Кондратий Афанасьевич, — попросил я прощения. — Шинель и пилотка твои здорово подпутали. Впервые я брал языка.

— Впервые! Если бы не махорка под пилоткой, так и не узнал бы ты мое имя. Ну, да ладно. Война. А этот чертенок–то — баба. Лиха, лиха. Люблю таких.

Осмотр самолета показал, что крупными осколками пробиты основные баки, порваны антенны радиопередатчика и радиокомпаса. Сергей Наместников быстро наладил аварийную

арктическую рацию и связался с нашей передающей радиостанцией Главсевморпути, расположенной в Теплом Стане. Мы дали свои координаты и попросили сбросить на парашютах две бочки бензина, объяснив, что садиться у нас рискованно из–за глубокого снега, а на облегченной машине мы сможем сами взлететь. Баки же залатаем собственными силами.

Как только рассвело, наши опасения усилились. До передовой было не больше восьми — десяти километров. Тщательно замаскировав самолет снегом и ветками, Кекушев и Наместников занялись ремонтом баков, благо, летая на ледовую разведку, необходимый материал и инструменты мы всегда возили с собой, а для запуска моторов имели вспомогательный агрегат, так что в аэродромной технике мы не нуждались.

Осмотр поля показал, что взлет хотя и сложен, но возможен. В полдень, во время сеанса связи, нам сообщили, что в сумерках горючее будет сброшено, и просили в это время давать радиопеленги, что наш аварийный агрегат тоже позволял. В то время такие агрегаты стояли только на самолетах полярной авиации. Старший группы десанта, когда узнал об этом, был просто поражен:

— Нам бы, разведчикам, такой самолет, — с завистью проговорил он и рассказал, что они, попадая в такие ситуации, вынуждены были бросать или уничтожать свои самолеты, поскольку запустить моторы, даже если бы они и починили самолет, не могли.

В точно назначенное время Сергей встал на радиовахту, связался с вылетевшим к нам самолетом и стал давать ему пеленги. Через сорок минут самолет был над нами. Сбросив две бочки горючего, после разворота он низко прошел над полем и, покачав крыльями, взял курс на восток. Закончив радиосвязь, Сергей, улыбаясь, прочитал нам радиограмму от экипажа: «Фронтовиков–профсоюзников братский экипаж поздравляет с боевым крещением. Надеемся на встречу на Центральном аэродроме».

— Узнаю по стилю. Это, похоже, кто–то из наших, забронированных. Экипаж Бузаева? — сказал Орлов.

— Точно. Радист сообщил, что вчера они пришли из Красноярска, и Новиков Валериан Дмитриевич дал им команду выручать нас.

Подтащив бочки к самолету, переносной электропомпой перекачивали горючее в центральный бак и стали опробовать моторы.

— Танки! — вдруг раздался крик нашего наблюдателя, выставленного на излучине реки.

Из пилотской кабины было видно, как с севера, вдоль правого берега, по направлению к нам, быстро двигались два танка. В сгущавшихся сумерках было трудно понять чьи.

Мы выскочили из самолета и столкнулись к подбежавшим старшим группы.

— В окопы, без паники! Приготовить противотанковые гранаты! — крикнул он.

Мы быстро укрылись в брошенные немецкие окопы, тянувшиеся вдоль берега. Танки приближались. Снег комьями летел из–под гусениц, выхлопные газы шлейфом тянулись за ними. И вдруг танки, рассредоточившись, встали, медленно поводя стволами орудий в нашу сторону.

— Все! Хороший был самолет! — услышал я голос Кекушева.

— Да это наши! Тридцатьчетверки, и звезды! Смотрите! — звонко закричала девушка и, выскочив из окопа, махая руками, пошла навстречу танкам.

— Назад! Крючок! — отчаянно крикнул старший.

— Да наши же! Смотрите, звезды на бортах! — ответила девушка.

Один из танков медленно двинулся ей навстречу, отсекая девушку от нас. Мы замерли: что–то будет? На его борту мы ясно увидели красную звезду.

— А, черт! А ведь и правда наши! — крикнул кто–то. И мы тоже выскочили из окопа, размахивая руками. Танки направились к нам, из открытых люков виднелись краснозвездные шлемы, а на броне сидела наша девушка.

— Кто такие? Откуда здесь аэродром?! — из первого танка выскочил молодой офицер с петлицами капитана.

Увидев Кекушева в кожаном меховом пальто и шикарной морской фуражке, расшитой золотом, он вытянулся перед ним.

— Капитан Федоров. Выполняю разведку. Нашего аэродрома здесь не числится, а потому вынужден был принять необходимые меры!

— Да, капитан, если бы не наша девушка, сожгли бы самолет! — выступил вперед старший десантников.

Капитан смущенно переминался с ноги на ногу и с восхищением посматривал на Крючка. Перезнакомились. Вскоре на подогревной самолетной печке в большом котле Сергей Наместников вместе с танкистами начал варить ужин. Посыпались шутки, смех и взаимные расспросы. По просьбе Орлова танкисты провели несколько раз танки по поляне, примяли снег, сделали вполне сносную взлетную полосу. Проба моторов показала их безукоризненное состояние. За общим ужином под весенним небом авторитет Кекушева вновь поднялся

у танкистов, когда из объемистой фляги он разлил каждому по сто граммов фронтовых. Выпили за победу, за боевую дружбу, за нашу девушку Крючок. Потом сменили выставленную охрану, дав и ей возможность приобщиться к общему веселью. Еще раз осмотрев полосу взлета и попрощавшись с танкистами, заняли свои места в самолете. Уже стемнело. Взлет по одному костру, зажженному в конце полосы, вопреки ожиданию, прошел легко и быстро. Не делая круга над оставшимися танкистами, чтобы не привлечь к ним внимания немцев, мы взяли курс на Москву и через сорок минут сели на бетонной полосе Центрального аэродрома, В зале аэровокзала нас встречал Новиков. Иронически улыбаясь, Валериан Дмитриевич сказал:

— Ну, как? Навоевались? Ах, ребята, ребята! Ну что мне с вами делать? Придется к Папанину отправлять, только он умеет с вами разговаривать.

Мы молча выслушивали добродушное ворчание Валериана Дмитриевича, зная, что в душе он одобрял наши действия, к тому же старший группы десантников наговорил ему о нас столько хорошего, что мы невольно прониклись уважением к самим себе.

— Вот что, друзья. После ремонта машины будете выполнять полеты между Москвой, Куйбышевом и Мурманском. В мае пойдете в ледовую разведку Баренцева и Карского морей. Не будет загрузки на трассах — разрешая отдельные полеты по заданию военного командования. Отдельные! — подчеркнул он. — Все! А теперь отдыхайте!

Тепло попрощавшись, мы расстались.

Три дня в Москве пролетели молниеносно. Я бродил по улицам столицы, вглядывался в лица москвичей, они были настороженные, и суровые, но в то же время и гордые, уверенные в своей силе.

В квартире была тоскливая пустота, жена уехала куда–то с фронтовой бригадой актеров Большого театра, и только ее лаконичная записка подтверждала, что я нахожусь все же в своем доме. Но даже эта одинокая пустота обжитого дома, после наших ночевок в гостиницах и на аэродромах, дарила тепло.

Потом начались полеты, и все опять завертелось в огненной карусели. Каких только заданий нам не приходилось выполнять! Благоухающих «шанелью» диплома! ов сменяли тяжелораненые бойцы и офицеры в грязных прожженных шинелях, пахнувших горелым мясом. В фюзеляже размещались ящики с взрывчаткой, боеприпасы, оружие, продукты питания, медикаменты, которые мы сбрасывали отрезанным частям. В дни взятия Севастополя гитлеровцами ходили на его последний аэродром, на мыс Херсонес. Оттуда из–под шквального огня вывезли

тяжелораненых и тюки каких–то важных документов. Возили высокую комиссию по уничтожению элеваторов в прифронтовые города, где при стремительном прорыве фашистских полчищ местные власти не успевали уничтожать зерно, и комиссия на ходу придумывала, как спасти или уничтожить хлеб, чтобы он не достался врагу. Враг наступал, он был еще очень силен, но крепла уверенность в победе, и радовал наступивший порядок на фронтах. Чумной коричневый поток подкатывался к Волге, но в отступлении перед этой нечистью уже не было паники. Сдерживая время, со спокойной уверенностью отходили наши части. С боем отдавали каждый метр земли. Спокойнее чувствовал себя в полетах и наш экипаж. Более четко и организованно стала работать земля: аэродромы и средства воздушной обороны. Мы уже не боялись своих истребителей и зенитчиков, которые не так давно в неразберихе преследовали и обстреливали любой самолет малознакомой конструкции, невзирая на его бортовые знаки. Летать над своей территорией стало легче и безопаснее. Освоились мы и с тылами врага. Знали размещение его средств ПВО, радио– и светомаяков, коды передач метеоданных по немецким аэродромам, коды их светомигалок, которые мы использовали как ориентиры в ночных полетах.

В конце июня, находясь в Адлере, мы получили распоряжение: немедленно следовать в Архангельск. Мы ждали этого вызова, но сейчас он застал нас врасплох. На борту находилась комиссия во главе с Афанасием Бардадыном — инструктором ЦК КПСС, которая работала по упорядочению военных действий Черноморского флота.

Афанасия Бардадына мы знали еще с довоенных времен. Он курировал Главсевморпуть, часто летал с нами в Арктику и был замечательным лектором по философским и международным вопросам. Мы любили и уважали этого человека за его принципиальную прямоту и правдивые ответы на все жизненные вопросы, которые ему задавал летный состав, а вопросы были острые, иногда каверзные, такие никогда бы не решались задать человеку, которому не доверяли.

Закончив через несколько дней работу с возглавляемой им комиссией, мы стартовали в Архангельск.

Архангельск нас встретил черными дымами морских судов и лесозаводов. Юркий портовый катер, отчаянно стуча старым болиндером и вызывающе пуская синеватые кольца из кокетливо склоненной трубы, быстро доставил нас на правый берег широкой Двины. В просторной приемной Ивана Дмитриевича Папанина было людно и шумно. Пряный запах цветущей черемухи, струясь

в распахнутые окна, смешивался с крепким ароматом трубочного табака; синие клубы дыма ходили под потолком, напоминая мирные дни, когда из этого большого портового города начинались все наши полярные экспедиции. В окна, сквозь буйную, белую кипень черемухи видно было, как серебрилась могучая гладь реки, неторопливо уходящая в недалекое Белое море — его соленый запах перебивал и запах крепкого табака, и запах черемухи.

При нашем появлении все затихли. Из–под помятых козырьков морских фуражек глянули десятки пар изучающих глаз. Из–за стола в углу, под корабельными часами, с неумолимой четкостью выстукивавшими секунды, поднялся человек в форме капитан–лейтенанта.

— По вызову контр–адмирала Папанина, пилот Орлов и штурман Аккуратов!

— Прошу садиться, сейчас доложу! — улыбаясь глазами, отчеканил адъютант Папанина Евгений Матвеевич Сузюмов, давний наш приятель и скрылся в дверях кабинета.

Через минуту мы стояли перед Иваном Дмитриевичем.

— Браточки, как вы вовремя! Важнейшее задание командования Северного флота. К нам шел большой караван англо–американских судов, с грузом ленд–лиза. В районе острова Медвежьего, в результате налетов фашистских самолетов и подводных лодок, большая часть судов потоплена, остальные разбрелись по всей Арктике. Необходимо суда разыскать и собрать вместе.

Папанин подвел нас к карте и начал показывать возможное местонахождение судов союзников.

А случилось вот что. 27 июня 1942 года из Хваль — Фиорда в Исландии вышел караван PQ-17 и, пользуясь плохой видимостью, взял курс на Мурманск. В составе конвоя было тридцать семь транспортов — английских, американских, один голландский, один норвежский и два советских — танкер «Азербайджан» и транспорт «Донбасс». Не доходя до меридиана 20°, три английских корабля из конвоя по техническим причинам вернулись обратно. Караван транспортов, груженных военной техникой, боеприпасами и высокооктановым горючим, сопровождал конвой британских боевых кораблей, состоящий из группы ближнего прикрытия, крейсерская эскадра: «Лондон», «Норфолк», «Вичита», «Тускалуза» — и трех эскадренных миноносцев; группы дальнего прикрытия — линкоры: «Дюк оф Йорк», «Вашингтон», авианосец «Виктори», четыре крейсера и четырнадцать эсминцев. Кроме того, караван сопровождали девятнадцать военных кораблей непосредственного прикрытия.

Общее командование осуществлял адмирал Паунд, кораблями непосредственного и ближнего прикрытия командовал контр–адмирал Гамильтон, дальним прикрытием — адмирал Тови.

— Гамильтон — родственник того знаменитого адмирала Нельсона… — не удержался я.

— Возможно, но одноглазый был решительнее. Так слушайте, — Папанин неожиданно втянул носом и, открыв дверь в приемную, рявкнул: — Братки, вы что? Якорь хотите повесить в приемной? Ну надымили — даже черемуха осыпается! Так вот, этот самый Гамильтон, — продолжил он, закрыв дверь, — с двумя глазами, имел четыре крейсера и три эскадренных миноносца, а Тови — один авианосец, два линкора, четыре крейсера и четырнадцать эсминцев! Флот! Казалось бы, весь груз в целости будет доставлен. А случилось что–то непонятное! Караван разгромлен. Конвой неизвестно где. Чепуха какая–то! Боевой флот почему–то бросает транспортные суда и уходит на запад, предоставив каравану идти в Советский Союз самостоятельно. — Иван Дмитриевич тяжело сел и, расстегнув китель, внимательно посмотрел на нас. — Вы, орлы, понимаете что–либо? Вы бросали когда–нибудь корабли?

— Но это же предательство — оставить суда на растерзание врагу, — вырвалось у меня.

— О предательстве говорить рано. Мы запросили, и жестко, какая причина заставила снять конвой. Что они ответят — узнаем. А пока вот что — мне кажется, те суда, которые уцелели, надо искать у берегов Новой Земли. Начните с нее. Задание ясно?

— Ясно! Разрешите действовать? — спросил Орлов.

— Вы, браточки, осторожнее там. Вам одинаково будут опасны и немецкие самолеты, и обнаруженные суда союзников. Последние могут с перепугу принять вас за противника и подбить из зениток.

Поговорив минут десять, Папанин тепло простился с нами и, еще раз напомнив об осторожности, отпустил.

У Сузюмова мы уточнили детали задания и выяснили подробности разгрома каравана PQ-17. Боевое охранение оставило караван на самом опасном участке, между островом Медвежьим и Мурманском, по приказу первого морского лорда, адмирала Паунда, испуганного выходом из Норвежских фиордов фашисткого линкора «Тирпиц» и тяжелых крейсеров «Лютцев», «Адмирал Шеер», «Хиппер».

— Кто же потопил караван? Морской флот? — спросил Орлов.

— В том–то и дело, что нет, — возразил Сузюмов. — Авиация, базирующаяся в Северной Норвегии, и частично подводные

лодки. А немецкие тяжелые боевые корабли, но данным нашей разведки, на трассу следования конвоя PQ-17 так и не выходили. Покрейсировав у берегов Норвегии, видимо опасаясь английского флота и наших подводных лодок, они вернулись на свою базу в Нарвик. Кстачн, подводная лодка К-21, которой командует Николай Александрович Лунин, пробралась сквозь ограждения немецкого флота и выпустила три торпеды по линкору «Тирпиц». но результаты атаки неясны. Корабль дотащился до Нарвика.

— Выходит, Черчилль не хотел рисковать своим военным флотом, а бесноватый фюрер — своим? За все же расплатился караван PQ-17… — промолвил Орлов.

— Создана специальная англо–советская комиссия по расследованию этого беспримерного инцидента, Георгий Константинович, — ответил Сузюмов.

— А люди, а танки, автомашины, самолеты, которые ждет Северный фронт?

— Потери огромные! В караване одних автомашин было более трех тысяч, танки, самолеты. Вся доставляемая военная техника из США — это четыре процента по отношению к вооружению, создаваемому нашей промышленностью, однако и эта капля в данный момент ощутима. Главное же, союзнички отказываются посылать следующие караваны до наступления полярной ночи…

— Так, значит, ни второго фронта, ни помощи вооружением! — перебил я Сузюмова.

— Адмирал Паунд, — спокойно продолжал Евгений Матвеевич, — еще в мае этого года в письме к командующему американским флотом адмиралу Кингу, с циничной откровенностью писал: «Арктический конвой становится для нас камнем на шее». В этих словах — суть точки зрения английского высшего военно–морского руководства на караваны, следующие в Архангельск и Мурманск. Но английские и американские моряки и офицеры показывают образцы беспримерного мужества и отваги. Этому пример — караван PQ-17. Ведь ни один транспортный корабль не повернул обратно, когда их бросили боевые корабли охраны…

Он кончил. В приемной долго стояла тишина, лишь настенные корабельные часы продолжали четко и неумолимо отстукивать невозвратные секунды.

— Ну, мы пошли, — тихо проговорил Орлов. Сузюмов хотел что–то ответить, но только молча наклонил голову. В дверях нас догнал его голос:

— Три фута под килем!

В этой традиционной фразе моряков всего мира звучало

доброе пожелание счастливого полета, здоровья, удачных дел, а «три фута» мы мысленно перевели на те двадцать пять метров над препятствием, которые не раз спасали нас при разведке льдов в тумане.

Спустя час мы уже шли на бреющем полете над тайгой, скрываясь в складках рельефа от возможного нападения истребителей противника и их разведчиков, которые в целях расшифровки местоположения наших аэродромов пытались пристраиваться у нас в хвосте и следовать до места посадки.

В кабине жарко. Пахнет хвоей и парами бензина. Самолет летит так низко, что верхушки деревьев волнами разбегаются, а стекло пилотской кабины покрывалось жирным слоем разбивавшихся насекомых, мешающих обзору. Вскоре тайга начала редеть. Огромные, заболоченные пятна тундры и россыпь озер все больше и больше вытесняли зеленое однообразие. Сотни, тысячи озер и озерков всевозможных форм и оттенков синего цвета, соединенных между собой извилистыми речушками и ручейками, создавали хитроумный и сложный лабиринт, в котором запуталась бы сама мифическая Ариадна, несмотря на ее знаменитую нить.

Но вот, наконец, море. Холодное Баренцево море. Далеко осталась земля. Самолет идет низко, почти над гребнями разгулявшихся волн. В кабине чувствуется солоноватая прохлада. Все наше внимание — на море и на воздух. В любую минуту, с любой стороны могут появиться хищники с пауками свастик на крыльях, или всплывет подводная лодка. Сергей Наместников не выходит из своей башни, и наши глаза до боли впиваются в серо–зеленую зыбкую поверхность моря. Пока все спокойно. Наш одинокий самолет стремительно скользит над враждебной поверхностью воды.

Орлов затягивает песню. Его сочный сильный баритон вольно разносится по кабине. На душе становится легко и ясно,

Что ищет он в стране далекой,

Что кинул он в краю родном?..

— Корабль впереди, слева под тридцать градусов! — раздается голос Сергея в наушниках.

— Кто? Свой, чужой?

В бинокль я вижу небольшую парусно–моторную шхуну.

— Похожа на гидрографический бот типа «Темп», — говорю я Орлову, беря управление на себя и передавая ему бинокль.

Юра внимательно рассматривает корабль и с облегчением отвечает:

— Точно! Один из наших гидрографических ботов, «Темп» или «Нерпа».

— Отчаянный кораблик! — с восхищением говорит Кекушев.

— Куда же его черт несет? Ведь в этом районе барражируют немцы, — злится Орлов.

— Может, туда же, куда и нас? Его курс прямо на Новую Землю, — говорю я.

— Подвернем? Посмотрим и порадуем ребят, — просит Николай.

— Нет, Коля. Во–первых, напугаем, во–вторых, дешифруем себя. С этого расстояния вряд ли они нас видят. А, кроме того, флага нет. Могут и угостить!

Бот остался где–то позади. Шел четвертый час полета. Мысленно продумываю, где искать разбежавшиеся суда. Вероятнее всего, у Новой Земли, как и предполагает Папанин. Логично. Прежде всего они, конечно, могут броситься на север, чтобы уйти подальше от фашистских авиабаз, расположенных в Норвегии, а потом вдоль южной кромки льдов двинуться к Новой Земле, с ее многочисленными укромными бухтами и заливами, очень удобными для стояния кораблей и контролируемых нашим морским флотом.

— Начнем поиск с зимовки Малые Кармакулы, а оттуда вдоль западных берегов Новой Земли на север, — предлагаю я Орлову.

— Согласен, кстати надо особенно внимательно осмотреть бухту у Малых Кармакул. Это ведь там, в империалистическую войну была организована немцами секретная база подводных лодок.

— Ты думаешь, они посмеют и в наше время, когда на арктических островах столько зимовок и радиостанций?

— Они любят повторяться, — кивает Орлов. Мы подходим к Новой Земле. Этот огромный остров — длиной в тысячу километров — состоит из двух частей, разделенных проливом Маточкин Шар. Далеко вдающиеся в сушу глубокие заливы с отвесными скалистыми берегами, высотой до восьмисот метров и сбросами ледников, по своей структуре напоминают скандинавские фиорды, но только более суровы и величественны. Не доходя до береговой черты, мы прижались почти к самой воде. Малая высота маскировала нас, но в то же время мешала нашим поискам, ограничивая обзор. Погода портилась. Тяжелая облачность, свисая рваными клочьями до штилевой, зеркальной поверхности бухты Малых Кармакул, создавала серьезную угрозу, но горизонтальная видимость была терпимой. Напряженно всматриваемся в стремительно проносящуюся местность, обходя высоты северного берега бухты.

Вдруг на светлой, изумрудной воде замелькали радужные

пятна.

— Масляные пятна! Внимание! Это следы подводной лодки! — крикнул Сергей через микрофон.

— Может быть, наша? — размышляет Кекушев.

— Нам ничего не сообщили о пребывании наших лодок в этом районе, — говорю я.

Осторожно делаем круг. Пятна исчезают, но через минуту вновь появляются, расплываясь широкими кругами. Их цепочка уходит из залива в море.

Чья? Наша, немецкая? Темные, молчаливые скалы, глубокий залив и холодное море…

— Ушла! Но если бы была чужая, то она наверняка бы обстреляла зимовку и радиостанцию!

— Кто знает? Может, лежала на дне бухты и выслеживала наши корабли? — ответил я Орлову.

В короткой шифровке передаем наши координаты на базу, которая неотрывно следит за нами, и идем на север к следующему заливу. В полете мы уже более семи часов. Все многочисленные заливы и проливы, обследованные нами, пустынны.

В районе Маточкина Шара облачность рассеялась. Глубокое голубое небо, яркое солнце и изумрудное море дышали таким безмятежным покоем, что на какое–то время забылось даже об этой чудовищной войне…

Пересекая скалистую гряду, отделяющую Маточкин Шар от губы Матюшиха, неожиданно выскакиваем на группу неизвестных кораблей. Под крутым берегом, вытянувшись в беспорядочный полукруг, стояли голубовато–серые, тяжело осевшие суда.

— Караван! Три, пять, десять… — считаю я.

— Да их здесь целая армада? Чьи?! Пускай зеленую ракету! Откроют огонь, приняв за фрицев! — командует Орлов.

— Поздно! Смотрите, там боевая тревога! А наш сигнал. «Я свой» — им неизвестен! — отвечаю я.

С малой высоты было отчетливо видно, как на боевых кораблях и судах заметались команды. Медленно поползли, направляясь в нашу сторону, длинные стволы орудий. Показался синеватый дымок, и колючие струи трассирующих пулеметных очередей прошили воздух. Дав полный газ моторам, мы перескакиваем следующий каменистый перешеек и, прячась за высокий берег, уходим от опасного места.

— Сергей, смотри внимательно! На одном из бортов катапультный истребитель!

— Видел, штурман! А как перепуганы! Этак, мастера, и

собьют.

— Больше десяти вымпелов! Два сторожевика, три тральщика, а остальные купцы! Соваться к ним сейчас, действительно, неразумно! Собьют джентльмены! — говорил Орлов.

Мы вошли в облачность и, перейдя на слепой полет, развернулись курсом в море.

— Пройдем минут десять — пятнадцать ломаным курсом! Надо спутать возможную засечку локаторами и погоню истребителя! — крикнул Орлов.

— В такую погоду истребитель не сунется! А локаторы на малой высоте не возьмут! — ответил я.

— Тем лучше. Подберемся к ним с севера и под прикрытием посмотрим, что там делается.

Через пятнадцать минут мы вынырнули из низкой облачности и стали осторожно подбираться к стоянке кораблей.

Внизу под облаками, с высоты пятидесяти метров, была отличная видимость, а через десять минут облачность кончилась. Мы увидели знакомые очертания гор Маточкина Шара и губы Матюшиха, но кораблей с моря не видать, так как они прятались где–то в глубине пролива, за мысами, прикрытыми низкой облачностью.

— Смотреть внимательно» — подал сигнал Орлов — Будем пересчитывать друзей!

Подойдя к губе, мы прижались к ее северному берегу и, маскируясь крутыми скалами, прошли в пятистах метрах от каравана. Все было тихо. Очевидно, на этот раз нас не обнаружили. Два сторожевика медленно выходили в море. Через бинокль на борту одного из них удалось прочитать название — «Ла Малоне».

Пересчитав корабли так, чтобы не потревожить их своим появлением, взяли курс на юг. Сергею Наместникову из башни удалось прочесть название еще одного корабля — «Эмпайр Тайд». Он был водоизмещением в семь тысяч тонн, и именно на нем и находилась катапульта для истребителя, но самого самолета на корабле не оказалось, — вероятно, ушел в воздух, как только услышал шум наших моторов.

— Ну, теперь все ясно! Пошли домой! Координаты дадим устно, после посадки. Сейчас рисковать не стоит, могут перехватить и дешифровать, — дал команду Орлов

После нашего доклада штаб в тот же день связался с эскадрой. В сопровождении двух наших эскадренных миноносцев и трех английских караван прибыл в Архангельск

А мы после этой операции продолжали выполнять полеты в

Баренцевом море уже на ледовой разведке. Однажды, вернувшись на базу отдыха после выполнения очередного задания, мы встретились в маленьком, уютном домике зимовки с экипажем Героя Советского Союза полковника Ильи Павловича Мазурука, летающим на гидросамолете «каталина». Оба экипажа ждали нового задания и коротали время в разговорах и спорах. Но о чем бы мы ни говорили, неизменно возвращались к событиям войны, и эго было естественно, ибо война занимала все наши мысли.

Выслушав наш рассказ о том, как мы разыскивали потерявшийся англо–американский караван судов, Мазурук, улыбнувшись про себя, сказал:

— За два дня до ваших полетов мы тоже нашли один транспорт из PQ-17, и тоже у берегов Новой Земли.

Я не понял, почему улыбался Мазурук, вспоминая о караване pq-17. Трагическая судьба его нам была известна. Но последовавший рассказ все объяснил.

Возвращаясь с ледовой разведки, их летающая лодка, остерегаясь немецких самолетов, шла низко, «брея» верхушки волн. Выскочив из–за крутого мыса, они неожиданно натолкнулись на транспортное судно, которое с большим креном на борт безжизненно стояло недалеко от берега Беспомощный вид судна, спущенные до полумачты флаги — все говорило, что транспорт потерпел бедствие и оставлен командой.

На берегу, действительно, стояло несколько палаток, набросаны горы ящиков, мешков, бочек, и вокруг них суетились люди. Когда «каталина» подошла ближе, уже можно было разглядеть вывешенные на мачте сигналы бедствия и слабый дымок, вьющийся из трубы судна.

— Ничего не понимаю! Корабль совершенно цел, — сказал штурман Николай Жуков — А на берегу не то десант, не то цыганский табор?

— Просят о помощи, надо помочь, ребята! — ответил Мазурук.

Не в правилах советских летчиков оставлять людей в бедственном положении, а потому приняли решение сесть в море и выяснить, чем могут быть полезными пострадавшим. С океана шла пологая, но крупная зыбь, садиться в такую волну сложно. Подошли ближе. На судне — знак союзников, на корме надпись на английском: «Уинстон Сэилем». Целый лес стволов зенитных орудий и счетверенных пулеметов, а у них — никого! Выбрали место поспокойнее, между берегом и кораблем, и самолет пошел на посадку. Подрулили поближе, внимательно наблюдая за берегом и судном, стрелки за пулеметами. Подходить к борту транспорта или к берегу в такую погоду было бы безумием. А на

берегу, у самого уреза воды, с автоматами, ручными пулеметами столпились люди, и все дружно держат руки вверх, что–то кричат. Совсем непонятно, с оружием, а вроде в плен сдаются. Штурман Николай Жуков и бортмеханик Косухин Глеб поплыли на клипер–боте к берегу, а остальной экипаж, не выключая моторов и держа берег под прицелом турельных пулеметов, крейсировал под дулами корабельных пушек, могущих в одно мгновение, если бы выстрелили, превратить самолет в щепы. А тем временем клипер–бот уже достиг берега, ребят там с криками радости окружили, жмут руки…

Поставив гидросамолет на якорь, под защиту камней, все высадились на берег. Небритые, в помятой одежде, офицеры и матросы окружили экипаж, радостно и крепко жали руки, бессвязно повторяя: «Рашен пайлот, рашен пайлот!» Капитан, грузный мужчина, лет сорока пяти, мистер Ловгрэн, когда все утихло, рассказал о том, что произошло с транспортом «Уинстон Сэилем».

Около десяти дней назад, когда они шли в составе большого каравана PQ-17, охраняемого боевым конвоем, к берегам Советского Союза, их атаковали немецкие подводные лодки. С флагманского корабля конвоя была дана команда всем судам, а их было тридцать пять, рассредоточиться и следовать самостоятельно в русские порты. Пользуясь плохой видимостью, «Уинстон Сэилем» ушел на восток. Через сутки, когда туман рассеялся, команда увидела, что в море они одни. Положение сложное: радиопередатчиком пользоваться было запрещено, так как его могли засечь пеленгаторы противника. Чтобы обойти опасную зону, решили идти не к месту назначения, где их по пути могли перехватить вражеские подводные лодки, а на северо–восток, в глубь Арктики, там отсидеться в надежде на то, что конвойные военные корабли постараются собрать караван. Но конвой не объявлялся.

На четвертые сутки с «Уинстона Сэилема» увидели незнакомые берега Ориентировка была потеряна, небо все эти дни закрыто сплошной облачностью, что и спасло судно от потопления вражеской авиацией. Когда подходили к земле, радисты поймали сигналы бедствия. Их подавало английское судно «Олопанс», шедшее также в караване PQ 17 «Олопанс» сообщал, что он торпедирован и тонет. А тут недалеко от «Уинстона Сэилема» был обнаружен перископ подводной лодки, вахтенный офицер поднял тревогу.

— Это было так неожиданно и трагично, — говорил капитан, — что я, ради спасения команды, принял решение — выброситься на мель — это лучше, чем взлететь на воздух с

шестью тысячами тонн боеприпасов, находящихся в трюмах нашего корабля. К тому же, — не скрывая возмущения, добавил мистер Ловгрэн, — конвой нас бросил на растерзание врагу! Что нам оставалось делать? Капитан резко отвернулся, ему не хотелось показывать свою слабость Он вынул из кармана кителя фотокарточку. Молодая женщина улыбалась белозубо, прижимая к себе двух малышей.

— И за каким дьяволом связался я с этой идиотской компанией, — вырвалось у капитана со злостью и отчаяньем. — У меня жена, дети, пятьдесят тысяч долларов годового дохода от фрахта в Либерии, а я прельстился военной премией за доставку груза в этот ад! — Он сокрушенно развел руками, глянул еще раз на карточку и спрятал ее в карман.

— Но у вас на борту такое мощное вооружение! Как же так получилось, что одна подводная лодка заставила вас выброситься на отмель? — спросил капитана Мазурук.

Мистер Ловгрэн с недоумением поднял на него глаза

— Мой дом — моя крепость, но до нее целый океан, а вы деретесь на своей земле. Я плыл для бизнеса, а здесь для этого плохой климат!

— Хорошо, пусть ваш дом, ваша крепость далеко, но вы моряк и взялись доставить груз в точно указанный порт. И получается, что вы не выполнили вашего долга, — сказал ему Мазурук.

— Да! Не выполнил! Но меня бросил конвой, и я спасаю жизнь вверенных мне людей. Это тоже мой долг! — заносчиво выкрикнул он.

— А не находите ли вы, что теперь вы подвергли их еще большим опасностям? Ведь если вас обнаружит в таком положении подводная лодка или вражеский самолет, вас уничтожат на месте!

— Но я выбросил международный сигнал: «Терплю бедствие». Нас не тронут, а орудия, чтобы они не достались врагу, нами выведены из строя! Все замки утоплены!

Штурман Николай Жуков от возмущения даже присвистнул.

Больше говорить было не о чем.

Я холодно спросил, чем экипаж «каталины» может быть полезен?

— Доставьте нас на материк. В Архангельске наши представители. Мы вам хорошо заплатим, — обратился капитан.

— А судно, груз — бросить?! Нет, уважаемый джентльмен, у нас так не бывает. Предлагаю другое, бизнес, но наш, советский! — усмехнулся Мазурук.

Переводчик перевел его слова, капитан Ловгрэн просветлел

— Бизнес есть бизнес, — оживился он. — Для всех наций он

один. Говорите!

— Корабль надо снять с мели, поднять пары и следовать в порт назначения! — велел перевести Мазурук.

— Берите судно и делайте с ним, что хотите! А я предпочитаю наблюдать с берега! — ответил капитан и отошел в сторону.

Это никуда не годилось: корабль, совершенно новый и целехонький, нагруженный танками, самолетами, боеприпасами и продовольствием, которые так ждали на фронте, не мог быть брошен.

Решили собрать команду и уговорить ее снять корабль своими силами с мели и направиться к месту назначения. Через переводчика Мазурук рассказал экипажу «Уинстона Сэилема» о чрезвычайной необходимости для нашей страны этого груза, о том, как наши моряки смело сражаются с более крупными силами противника, о том, как благодарны советские люди английскому и американскому народам за их помощь оружием, о страшной угрозе фашизма всему прогрессивному миру. А также разъяснил, что каждая минута пребывания судна на мели грозит непоправимой катастрофой для всей команды, потому как стоящее судно легче найти немецкой подводной лодке.

Обращение советских летчиков разделило экипаж судна на две части. Меньшая — во главе с капитаном и тремя офицерами заявила, что в Англии и Америке достаточно судов и потому нужно позаботиться только о спасении людей.

— Я отказываюсь вернуться на корабль, — цинично сказал капитан, — судно хорошо застраховано, компания ничего не потеряет, если оно погибнет!

Другая часть — матросы, кочегары и часть офицеров — с большим желанием приняла предложение наших летчиков. Высокий, худощавый офицер, с красным, обожженным арктическим солнцем лицом, подойдя к ним, сказал:

— Команда не хочет бросать судно. Говорите, что делать?

— А капитан? — спросил Мазурук.

— Он остается при своем мнении и вас, как представителя Советской власти, просит немедленно доставить его самолетом в Архангельск. Корабль с грузом капитана не волнует. Он считает, что груз им в Советский Союз доставлен, — смущаясь, ответил офицер.

Осмотрели корабль. Машины с постаментов при посадке судна на мель не были сдвинуты. Все оказалось исправным. Транспорт лежал на мягком песчаном грунте. Был отлив, поэтому судно всем килем погрузилось в песок. Пока ожидали высокой

воды, команда поднимала пары, наводила порядок на палубе, усеянной пустыми консервными банками, очистками бананов, апельсинов и всевозможными объедками, которые, как объяснили моряки, не выбрасывали за борт по приказу капитана, чтобы этими остатками не привлечь к себе подводную лодку.

— Все меры предосторожности были приняты, но как вы могли сами разоружить себя? Вам что, жить надоело?! — возмущались летчики, рассматривая сложные механизмы бесполезных теперь орудий.

— Приказ капитана. Чтобы пушки и пулеметы не попали к врагу, — отвечали моряки.

Решили снимать корабль с мели при помощи якорей, заведенных с кормы. Но нужные якоря находились на носу и были прикованы к монолитным цепям. Каждый якорь весил три тонны. Нужно было что–то придумать, чтобы отклепать их от цепей и перевезти к корме. Однако необходимых транспортных средств на корабле не было. Тогда летчики вспомнили, что в полете в двадцати милях отсюда видели парусно–моторный бот под вымпелом Главсевморпути, который занимался промером глубин бухт. Быстро слетали к нему, сбросили на палубу вымпел с запиской, объяснявшей сложившееся положение, и вернулись к кораблю. Начался прилив. Мистер Ловгрэн иронически улыбнулся:

— Хорошо, вы нашли транспорт для завоза якорей, но разве можно без специальной технической бригады, расклепать такие цепи?

Цепь, действительно, была мощной. Каждое звено с клеймом «Бирмингам» весило более тридцати килограммов, и сталь была такой прочности, что не поддавалась обычным ножовкам.

Подошел наш бот. Рядом с «Уинстоном Сэилемом» он казался такой крошкой: его капитанский мостик не доходил и до первой палубы. Но летчикам было известно, что этот «кораблик» месяц назад один отбил нападение шести «юнкерсов» из единственного спаренного пулемета. Команда срывала с себя бушлаты и затыкала ими пробоины — враг был побежден. Об этом случае рассказали американским морякам.

А на палубе «Уинстона Сэилема» моряки с нашего бота тем временем работали с якорной цепью. Двое из них, осмотрев ее внимательно, закурили, потребовали кусок мыла, стальные напильники и, сказав: «Это стоит попробовать», — стали спокойно распиливать звено. Около них собралась вся команда американского судна. Слышались насмешливые замечания, ехидные шуточки. Но наши моряки, сбросив бушлаты, спокойно продолжали свое дело, не обращая ни на кого внимания. По мере

продолжения работы шутки американцев раздавались все реже, лица их делались серьезными. И наконец звено было распилено и с грохотом упало на металлическую палубу, покрытую каким–то черным составом, против осколочных бомб. Восторженные крики: «Рашен маринэр, о'кэй!» — огласили воздух. Трехтонный якорь был погружен на палубу бота и завезен за корму. Дождавшись полной воды, при помощи паровых лебедок начали раскачивать корабль, размывая грунт работающими винтами. Судно медленно сползало.

Неожиданно, как это бывает в Арктике, поднялся сильный северо–западный ветер. Запенились высокие волны. Самолет не мог больше оставаться на воде, надо было уходить.

Команда судна, видя, как загулявшие волны начали бросать гидросамолет, грозя разбить его в щепы, забеспокоилась.

Высокий офицер, как потом выяснилось — первый штурман, подойдя к Мазуруку, сказал:

— Вам надо уходить. Шторм может сломать самолет. Сообщите вашему командованию о нашем бедствии и ускорьте высылку помощи. О нас не беспокойтесь. Теперь мы знаем, что нам делать.

Он с благодарностью стал жать руки экипажу самолета, а за ним и та часть команды, которая перешла на судно 11 помогала в работе.

Договорившись обо всем с командиром бота и передав на время ему заботу об американском судне, летчики забрали девять больных американских моряков на борт гидросамолета и стали прощаться.

— В последнюю минуту я взял половину распиленного звена цепи и поднес его капитану. Он молча принял подарок и холодно пожал мне руку. О взлете не спрашивайте. Это были скучные секунды. До сих пор не понимаю, как выдержала машина такую дьявольскую нагрузку! — Мазурук окончил свой рассказ.

Все молчали. Каждый из нас отлично понимал, чего стоит взлет в открытом штормовом море. Было слышно, как за двойными рамами тоскливо и яростно выл ветер, глухо рокотало Карское море.

— Ну, а «Уинстон Сэилем», что стало с ним?

— Благополучно доставил все грузы в порт.

Вошел вахтенный радист. Вид у него был взбудораженный:

— Что–нибудь случилось?

— Опять полундра! В Баренцевом море утоплен американский транспорт. Экипаж перешел на шлюпки. Вот радиограмма!

Мы смотрим друг на друга и без слов облачаемся в кожаные

доспехи. По пути к самолетам Мазурук говорит:

— Наш экипаж идет в море, а вы осмотрите все западное побережье Новой Земли. Встретимся в Амдерме.

Катер увозит их к якорной стоянке, где раскинув широкие крылья, стоит гидросамолет, а мы спешим по галечной косе к своему самолету.

Монотонно гудят моторы, молотя стальными винтами по промозглому месиву исландского циклона. Стучат пулеметными очередями куски льда, сбиваемого с лопастей по фюзеляжу, и каждый раз испуганной птицей вздрагивает сердце, ибо нельзя привыкнуть человеку к тени смерти, даже если она появляется изо дня в день. Машина тяжелеет. Конвульсивно, рывками подрагивает хвост. От безобразного нароста льда, сковавшего весь самолет, падают скорость, высота.

— Пошли вниз! — говорю я.

— Но там океан! — отвечает Орлов.

— Вверх не тянет, а внизу над водой температура выше нуля, оттаем!

Мы ныряем в серую темь облачности и вываливаемся из нее почти над самым кружевом кипящих волн. Машину валит вправо, она плохо подчиняется рулям.

— Плюс один! — кричит Николай Кекушев, радостно указывая на термометр наружного воздуха.

Грохот по фюзеляжу усиливается, на нем появляются вмятины. Это слетают последние куски льда. А гребни волн почти лижут низ самолета. Юра резко меняет шаг винтов, чтоб сбросить остатки льда. Резкий, режущий вой, и самолет начинает отрываться от моря.

Я показываю Орлову большой палец, схожу с сиденья и принимаюсь за расчеты.

— До мыса Входного у Маточкина Шара десять — двенадцать минут, — говорю я. — При такой видимости можем врезаться в скалы. Отверни влево на тридцать градусов. Пойдем параллельно берегу.

Орлов кивает, и в тот же миг, как физически ощутимый удар, в самолет врывается яркий солнечный свет.

Фронт циклона пройден. Впереди, в прозрачном голубом воздухе, отчетливо высятся заснеженные горы Новой Земли — коричневые скалы и языки синих ледников, обрывающихся в изумрудные волны.

Напряженно впиваемся глазами в эту, кажущуюся безмятежность. Раскрывшийся перед нами пейзаж до боли напоминает картину художника Рылова «В голубом просторе», только вместо стайки белоснежных лебедей одиноко в

стремительном полете над зеленой пучиной мчится наша стальная птица…

Неожиданно коротко взвизгивает бортовая сирена, и в шлемофоне раздается по–деловому спокойный голос Сергея Наместникова:

— Слева по курсу самолет!

У самого берега, над широким полем ледника, как в кинокадре проецируется силуэт самолета. Он идет курсом на юго–запад.

— Кто, чей? — быстро спрашивает Орлов, прижимая машину к поверхности моря.

В бинокль отчетливо видны черно–белые кресты на фюзеляже и свастика на киле хвоста.

— Немец! И, похоже, что Ю-88. — Юра передает мне управление и следит за чужим самолетом. — Точно, восемьдесят восьмой! Очевидно, в разведке. Судя по его спокойному курсу, нас не видит.

— Если в разведке и один, атаковать не будет, даже если заметил, — отвечаю я, забирая бинокль у Орлова, и продолжаю следить за самолетом.

Вскоре он исчезает из поля нашего зрения. Сергей Наместников связывается с Амдермой, передает шифрограмму.

— Пронесло! — говорит Кекушев. — Пойду, пока тихо, готовить обед.

Покачав крыльями над зимовкой мыса Входной и сбросив им почту, мы начинаем осматривать заливы и бухты, держа генеральный курс на Амдерму. Ничего не обнаружив, в сумерки мы благополучно сели на галечном аэродроме Амдермы.

В этот день экипаж Мазурука не пришел, а на рассвете следующего дня мы вылетели на новое задание в Мурманск, а оттуда в Москву.

Только неделю спустя мы попали в Архангельск. Получая новое задание в штабе, мы спросили, удалось ли экипажу Мазурука обнаружить в море шлюпки с американскими моряками? Удивленно вскинув на нас глаза, Сузюмов проговорил:

— Как? Разве вы не в курсе? — и, смешавшись, после долгой паузы добавил: — Илья Павлович жив, почти всем удалось спастись. В гостинице «Теремок» ночует экипаж Михаила Каминского. Они вам все расскажут, вместе были.

Под предлогом занятости, пожав нам руки, Сузюмов быстро исчез в кабинете Папанина.

Чертыхнувшись в адрес штабной конспирации, мы поспешили в летную гостиницу. Михаил Каминский — один из опытнейших полярных летчиков, летал командиром корабля на гидросамолете

«каталина».

Мы не виделись более полугода. Эвакуированный в Красноярск, экипаж Каминского работал в восточном секторе Арктики.

За столом экипаж Каминского поведал о дорогах, которые привели их с далекой Чукотки в Баренцево море.

— Чертова броня загнала нас в самый тихий угол. О войне мы знали только по газетам месячной давности, — рассказывал сам командир. — Конечно, мы не забываем о Японии, иногда встречаем в Беринговом море ее сторожевые корабли, но она не осмеливается нарушить нейтралитет, хотя и ведет явно разведочную службу, сообщая своему союзнику о кораблях, идущих из США по Северному морскому пути. А неделю назад получаем шифровку: немедленно вылетать в Архангельск. Узнаем — самолет Мазурука не вернулся с задания. Мысль о их гибели никак не укладывалась в нашем сознании, хотя мы и знали, что уже сбиты и погибли экипажи многих полярных летчиков. И все у берегов Новой Земли. Кроме, правда, самолета Иосифа Черепкова, сбитого восточнее острова Диксон, вероятно зенитками линкора «Адмирал Шеер».

Михаил нервно затянулся «Казбеком». События были так рядом, что не могли не волновать.

— Вот там–то, в первом же нашем полете, — продолжил он, — осматривая заливы Новой Земли, мы попытались связаться с полярной станцией Малые Кармакулы. Но она не ответила, хотя до нас оставалось не более пятидесяти километров. Каково же было наше удивление, когда, подойдя к станции, мы ее не обнаружили. Там, где были жилые постройки и стояли мачты радиостанции, зловеще чернели головешки — и никого! Делая широкий круг над бухтой, мы заметили далеко в тундре группу людей, которые ложились в виде посадочного знака, буквы «Т». Пожар, сгорели, но почему люди не у пожарища, а в тундре? Качнув крыльями, пошли на посадку. К берегу из тундры бежали люди, заросшие, полураздетые, с почерневшими обмороженными лицами, падая от усталости, они что–то кричали, но шум работающих на малом газу моторов заглушал их слова. Мы выключили двигатели и на клипер–боте пошли к ним.

— Ребята, братцы! Это мы, мы! Экипаж… зимовщики! Лодка подводная… — слышались их слова.

И тут я узнаю среди этих людей Илью Павловича Мазурука, Матвея Козлова, Глеба Косухина.

«Илья, ты? Что с вами? Где ваши самолеты, почему сгорела станция?!» — закричал я и выскочил на берег. Мы крепко обнялись.

«Надо немедленно уходить. Нас обстреляла немецкая подводная лодка, кажется, со знаком Ю-255. Может всплыть и сейчас. Все расскажу в полете!» — коротко и спокойно объяснил Мазурук.

За три ездки на клипер–боте мы перевезли людей и тут же ушли в воздух, взяв курс на Архангельск.

Голодных и обмороженных, мы кормили их в кают–компании и за штурманским столом, так как все в одном отсеке самолета не помещались. Оленье мясо, консервы и горячий кофе быстро привели их в чувства. Илья Павлович сел на первое сиденье в пилотской и начал рассказ.

«По заданию мы разыскивали американские и английские шлюпки с торпедированных кораблей — чтобы снять с них моряков. Мы вышли на поиск, но в районе предполагаемого местонахождения был густой туман. После нескольких часов полета на бреющем мы решили вернуться в Малые Кармакулы, где было горючее, переночевать и с утра продолжать поиски. В бухте вместе с нами заночевала вторая «каталина» из Мурманска. Поставив машины на якоря и оставив на них наблюдателями вторых пилотов и бортмехаников, оба экипажа отправились спать на зимовку. Уставшие от долгого полета, мы заснули мгновенно.

Проснулся я от страшного грохота, и когда открыл глаза, вместо потолка увидел голубое небо и пламя, бушевавшее вокруг. Не понимая, что произошло, я схватил одеяло, чтобы защититься от огня, и в чем был, выскочил на улицу.

То, что я увидел, сразу привело в чувство. Дом и пристройка пылали, как факел, а кругом рвались снаряды и свистели пулеметные очереди. В бухте горели наши гидросамолеты. От них к берегу плыли Матвей Козлов и двое со второй «каталины», а у входа в бухту стояла фашистская подводная лодка и обстреливала нас. Вытащив приплывших из воды, мы, прячась за камни, побежали в тундру. Там скрывались несколько дней, без продуктов, без оружия и без верхней одежды. Федор Петров, мой второй бортмеханик, был убит, тело его ушло на дно бухты, вместе с обломками «каталины».

«Откуда же взялась подводная лодка?!»

«Если бы мы знали! Кто мог предположить, что она появится так далеко от своей базы? Э, да что тут говорить! Проворонили, проспали! А ведь наблюдатели видели, как она всплывала. Приняли за свою. Никогда себе этого не прощу! Вояка, тоже!»

Он так переживал и терзался, что я налил ему целую кружку спирта, и только тогда, успокоившись, он продолжил рассказ.

«Эта лодка из «волчьей стаи» адмирала Риделя. Это они топят караваны транспортов, идущих к нам с грузом ленд–лиза. Ведь

что обидно — мы же знали: в этих местах в первую мировую войну у немцев была организована подзарядная база подводных лодок. Где–то рядом с Малыми Кармакулами…»

— Мы доставили их в Архангельск, а через трое суток Мазурук уже барражировал в Баренцевом море. Не знаю, удастся ли ему отыскать свою «крестницу». Думаю, да. А мы завтра уходим в свою «тихую обитель» на восток, — закончил свой рассказ Каминский.

На рассвете, тепло попрощавшись, мы разлетелись по своим путям–дорогам. Трудными и сложными были эти дороги. Со многими они больше не пересекались.

Кончился 1942 год. Кончился победой нашей доблестной армии под Сталинградом. Но пламя войны еще мощно бушевало на родной земле. Я не мог больше оставаться в экипаже гражданского самолета и, порвав бронь, явился к Александру Евгеньевичу Голованову, командовавшему тогда Авиацией дальнего действия. А уже через неделю на летающей крепости Пе-8 направлялся к логову фашистов. Мы летели бомбить военные объекты коричневого рейха.